

За рулем



31
№ 15
19 39 г.

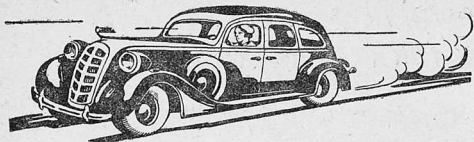
ЗА РУЛЕМ
№ 16 1939 г.

ЯНВАРЬ
1939

1

РЕДИЗДАТ ЦС ОСОДВИАХИМА СССР

С новым годом!



Открывается
новая страница
блестящих
достижений
и побед

Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР
полковник А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Новый год... Новая страница достижений и побед открывается в замечательной книге, называемой СССР. 1939 год принесет нашей социалистической родине еще более могучий рост промышленности, сельского хозяйства, железнодорожного и автомобильного транспорта, дальнейшее укрепление — обороноспособности страны, Красной Армии, Флота, Авиации, Осоавиахима.

Нашей многомиллионной армии рабочих, крестьян и интеллигенции открыты широкие просторы для применения своих творческих сил. Сыны и дочери трудового народа успешно овладевают высотами мировой техники, двигают вперед советскую науку, культуру, искусство, литературу.

Стахановцы и ученые, бойцы и политработники демонстрируют образцы высокой сознательности и пламенного патриотизма, беспримерного мужества, героизма и упорства.

Воздушные прыжки из Москвы в район Владивостока Героев Советского Союза Коккинаки и Бряндинского, отважных советских женщин-героинь Гризодубовой, Осипенко и Расковой поразили весь мир.

Прекрасное летное мастерство, хладнокровие и настойчивость — качества летчиков нашей страны — были с огромной силой показаны в этих перелетах. Вдохновенная родина и великий Сталиным отважная тройка летчиц — Героев СССР снова напомнила человечеству, что в деле обороны советская женщина стремится встать в первые ряды бойцов.

Женщины и девушки хотят проявить свои способности и на земле и в воздухе. В новом 1939 году нужно всемерно помочь женщине стать водителем автомашин, в пять-десять раз увеличить количество женщин-водителей на автотранспорте.

Пример таких водителей, как шофер Волкова, орденосеца, командор большого женского автопробега, ныне слушательница Промакадемии им. И. В. Сталина или ее подруга, орденосеца и участница того же пробега, слушательница Промакадемии им. Л. М. Кагановича т. Плугина, показывает, что наше пожелание имеет собой вполне реальную почву.

Для того чтобы бить врага, надо его знать и хорошо изучить его технику. Об этом не раз писали товарищи Сталин и Ворошилов. Мне кажется, что в новом году журнал «За рулем» должен усилить освещение вопросов боевой техники на основе опыта войны в Испании и Китае. Тогда «За рулем» даст большой поучительный материал, необходимый для будущих водителей боевых машин.

Журнал должен стать массовым. Это его основная задача. Голосу самого читателя нужно ответить больше места на страницах «За рулем», еще полнее освещать вопросы стахановского движения, социалистического соревнования и ударничества.

Осоавиахиму и его печати желаю в наступающем году новых успехов в деле оборонной пропаганды, развития всех видов военно-спортивной работы, кружков ГТО, ПВХО, ГСО, воршиловских стрелков, автомобильных и мотоциклетных учебных пунктов.



Вперед к новым победам!

*БОЛЬШЕВИСТСКОЙ УЧЕБОЙ,
УСПЕШНОЙ БОЕВОЙ ПОДГОТОВКОЙ
ВСТРЕЧАЮТ НОВЫЙ ГОД
КРАСНАЯ АРМИЯ И ОСОАВИАХИМ*



Танкодромы, школы, учебные пункты полны жизни, движения, напряженной работы.

Испытанные танкисты, водители бронемашин, военные шоферы еще более совершенствуются в своем сложном боевом искусстве.

Молодежь упорно и радостно учится под руководством командиров и комиссаров. Развернулись зимние тактические учения.

Следы стальных гусениц отпечатались на покрытых снегом полях и глухих лесных дорогах. Танки то быстро мчатся вперед, то замирают в засаде, чтобы внезапным ударом обрушиться на „врага“.

Командиры на разведке тщательно осматривают местность.



ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ
ДВЕНАДЦАТЫЙ ГОД ИЗДАНИЯ
ЯНВАРЬ 1939

1

Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР

комбриг **В. П. ЧКАЛОВ**

ГОД ЕЩЕ БОЛЬШЕГО УКРЕПЛЕНИЯ ОБОРОННОЙ МОЩИ

(Статья написана для журнала „За рулем“ в декабре 1938 г.)

1939 год будет годом еще большего укрепления оборонной мощи великой социалистической державы. Дальнейший стремительный рост обороноспособности страны подготовлен подвигами наших бойцов, политработников, комиссаров, командиров в знаменитых хасанских боях; он подготовлен настойчивой и успешной учебной Красной Армии, Красного флота, Красной авиации; он обеспечен могучим патриотическим подъемом советского народа и развитием общественных оборонных организаций.

Красная Армия имеет невиданно крепкий тыл и неисчерпаемые резервы.

Осоавиахим — массовая, добровольная организация трудящихся страны советов в 1939 году должна превратиться в гигантскую кузницу оборонных кадров. Для этого есть великолепная база. Миллионы молодых патриотов в кружках, на стрельбищах, в автоучебных пунктах и аэроклубах Осоавиахима готовят себя к тому, что-



бы в любой день по первому зову партии и правительства выступить на защиту родины.

Советские патриоты помнят слова нашего великого вождя и учителя товарища Сталина о том, что «капиталистическое окружение — это не пустая фраза, это очень реальное

и неприятное явление. Капиталистическое окружение — это значит, что имеется одна страна, Советский Союз, которая установила у себя социалистические порядки, и имеется, кроме того, много стран — буржуазные страны, которые продолжают вести капиталистический образ жизни и которые окружают Советский Союз, выжидая случая для того, чтобы напасть на него, разбить его или, во всяком случае, — подорвать его мощь и ослабить его».

Для того чтобы усилить боевую мощь страны, нужно ежедневно совершенствоваться, овладевая оборонными специальностями.

Метко и далеко бросать гранату, без аварии водить мотоцикл, автомобиль, танк, планер, аэроплан, отважно покидать крыло самолета с парашютом за спиной, мастерски владеть винтовкой и пулеметом — такую задачу поставила перед собой советская молодежь. Она выполнит эту задачу под руковод-



На страже дальневосточных границ. Боец Н-ского пограничного отряда г. Посотов в дозоре

Фото Л. Великанова

ством большевистской партии и при помощи Осоавиахим и комсомола. Никаким троцкистско-бухаринским шпионам и диверсантам не удалось и не удастся сорвать наши решительные и последовательные оборонительные мероприятия. Все фашистские козни, все подлые преступные замыслы вражеских банд Гамарника и Эйдемана разбиты о негасимую волю, о выросшую бдительность советского народа.

Но враги вредили и пакостили, где только могли. Они стремились пролезть к руководству Осоавиахимом,

чтобы подорвать нашу оборонную мощь. Подлые троцкистско-бухаринские выродки, совершая свое грязное, подрывное дело, мешали стремлениям советских людей подготовиться к труду и обороне. В отдельных местах врагам удалось помешать выполнению стрелковых норм, входящих в комплекс ГТО. Тем самым был нанесен ущерб выполнению плана подготовки значкистов ГТО первой и второй ступени.

В 1939 году оборонные организации восполнят этот пробел, ликвидируют последствия вредительства и еще шире разовьют стрелковый спорт и другие виды военно-спортивной работы.

К руководству Осоавиахимом должны прийти проверенные, надежные передовые кадры. Их первая задача — содействие дальнейшему росту рядов организации, укрепление дисциплины, повышение бдительности, развертывание массово-политической работы.

Текущие международные события побуждают каждого осовиахимовца понять всю сложность обстановки, вызванной обостряющимися капиталистическими противоречиями, разрывающими войну между империалистическими державами.

В кратком курсе истории ВРП(б) с предельной четкостью формулируется сегодняшнее международное положение: «...вторая империалисти-

ческая война на деле уже началась. Началась она втихомолку, без объявления войны. Государства и народы как-то незаметно вылезли в орбиту второй империалистической войны. Начали войну в разных концах мира три агрессивных государства, — фашистские правящие круги Германии, Италии, Японии. Война идет на громадном пространстве от Гибралтара до Шанхая. Война уже успела втиснуться в свою орбиту более полмиллиарда населения».

«Понятно, что СССР, видя такой оборот международных дел, не мог пройти мимо этих грозных событий. Всякая, даже небольшая война, начатая агрессорами, представляет опасность для миролюбивых стран, а вторая империалистическая война, так «незаметно» подкрадываясь к народам и охватывая более полмиллиарда населения, — тем более не может не быть серьезнейшей опасностью для всех народов и, в первую очередь, для СССР. Об этом красноречиво говорит создание «антикоммунистического блока» между Германией, Италией и Японией. Поэтому наша страна, проводя свою мирную политику, развернула вместе с тем дальнейшее усиление обороноспособности наших границ и боевой готовности Красной армии и Красного флота».

Недавно японская военщина попыталась посягнуть и на наши дальневосточные границы. Доблестные бойцы Рабоче-Крестьянской Красной Армии проявили мужество и героизм. Японцы, получив сокрушительный отпор, в панике бежали на свою территорию. Зная характер наших соседей, мы должны помнить о возможности новых попыток нападения на наши священные границы.

Отсюда становится совершенно ясным, что в новом году наша молодежь и все советские граждане должны уделить еще больше внимания своему физическому совершенствованию, с еще большей настойчивостью развивать оборонные виды спорта, помня, что овладение оборонными специальностями означает подготовку боевых резервов для нашей славной Красной Армии.



Танковый экипаж братьев комсомольцев Григория и Никиты Кива (Харьковский военный округ) Фото В. Александрова



За сильный и крепкий Особважж.М.

Герой Советского Союза
полковник А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ

Новогодние тосты заправил буржуазных государств омрачены грозными предзнаменованиями. Что несет 1939 год капитализму? За последние 8 лет уже второй кризис потрясает капиталистическую промышленность.

Первый кризис свирепствовал свыше четырех лет — с 1929 до 1933 года. Он пошатнул экономику буржуазных стран, привел к тысячам банкротств фирм, банков, акционерных обществ, казавшихся ранее «незыблемыми», обрек на голод, лишения, безработицу десятки и сотни миллионов тружеников города и деревни.

Не успели замолкнуть раскаты этого грозного для буржуазных держав кризиса, как устоял капитализм снова стали колебаться. Начавшись в 1937 году, второй кризис еще более усилился в 1938, разрастаясь и распоясаясь по всему капиталистическому миру. Падение производства, отсутствие сбыта, закрытие предприятий — все эти признаки кризиса сопровождали «старый год» и встречают новый — 1939.

Второй кризис еще более страшен и опасен для капитализма, потому что фашистские агрессоры зажгли кровавый пожар новой империалистической войны. Расходы на войну, бешеная гонка вооружений, «гущина» вместо масла, диктатура фашистских банд взамен буржуазной демократии — все это свидетельствует о крайней степени гниения и разложения капиталистического строя.

Советский Союз является единственной страной в мире, на которую не распространяются роковые законы капитализма. У нас действуют наши социалистические законы производства и потребления, наша родина не знает кризисов и безработицы, наша страна цветет и развивается под знаменем Сталинской Конституции. Продукция промышленности СССР в 1937 году в четыре раза превысила размеры продукции нашей промышленности в 1929 году и сделала дальнейший мощный скачок в 1938 году, а промышленность капиталистических стран беспомощно топчется на уровне 1929 года и имеет тенденцию идти вниз.

Фашизм безудержно толкает весь буржуазный мир на войны и провокации, стремясь найти выход из



кризиса в новом переделе мира и безмерной эксплуатации трудящихся. Мы не можем ни на одну минуту упустить из виду, что только могучая Красная Армия и полная мобилизационная готовность советского народа могут нас гарантировать от нападения врага.

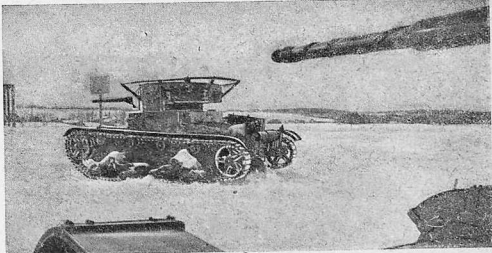
Партия большевиков, создатели и вожди ее — Ленин и Сталин были организаторами Красной Армии, являющейся детищем рабочих и крестьян, детищем Великого Октября. Замечательные победы, одержанные Красной Армией над полчищами русских белогвардейцев и иностранных интервентов, сделали ее огромной силой, грозной для врагов всех мастей и оттенков.

Современная Красная Армия, оснащенная новейшей техникой, могучая своим боевым духом, своей безграничной преданностью делу Ленина — Сталина, несокрушимое стоит на страже советских рубежей на страх врагам советского народа.

Воспитанная в духе интернационализма и советского патриотизма Красная Армия в боях у озера Хасан показала высочайший героизм и непоколебимую стойкость. Имя Сталина было почетным знаком для бойцов-доблестных, освободивших священную советскую землю от японских самураев. Хасанские дни были яркой демонстрацией боевого единства советского народа, его горячего патриотизма, его боевой готовности.

Партия большевиков сделала нашу родину непреступной твердиной социализма.

В новом году необходимо с еще большей энергией бороться за креп-



На танкотреме №ского танково-технического училища. Замше ученик Фото Бродского.



Участник боев у озера Хасани Герой Советского Союза капитан Д. Т. Левченко



Младший командир взвода орденоносцев лейтенант А. В. Галайов, уничтоживший больше ста японских самураев в боях у озера Хасани

Фото А. Межуева

кий Осоавиахим — ближайший резерв нашей доблестной Красной Армии. Необходимо навести большевистский порядок во всех звеньях работы Общества, до конца выкорчевать остатки враждебных и негодных элементов, гнусно, втихомолку подкапывающих обороноспособность страны. Нужно еще больше увеличить бдительность каждого члена Осоавиахима. Поэтому овладение большевизмом, высокий идейный уровень политического воспитания осовиахимовцев — важная и первоочередная задача нового руководства Общества. Только активная, хорошо грамотная, политически подкованная и горячо преданная партии Ленина — Сталина молодежь может дать хорошие кадры Красной Армии.

Работники Осоавиахима, тесно соприкасающиеся в своей многогранной деятельности с самыми разнообразными слоями населения, должны быть образцом большевистской

бдительности, высокой честности и моральной устойчивости. Только тогда они сумеют завоевать авторитет в массах.

Враги народа, пробравшиеся к руководству Осоавиахимом, пытались вытравить идейное содержание в деятельности Общества, пытались оторвать практическую работу Осоавиахима от политических задач, поставленных партией и правительством. Последствия вредительства нужно ликвидировать в кратчайший срок.

В новом году необходимо устранить крупные недостатки в работе первичных организаций Осоавиахима, а их еще немало. В запущенном состоянии организационная работа и учет членов Общества. При приеме новых членов существуют недопустимая волокита, мешающая росту организации. Плохо организована в автобазах и гаражах работа со значкистами (ПВХО, ВС, ГТО и др.). Значкисты забывают те знания, которые они в свое время приобрели. Большим минусом является то, что комсостав запися РККА слабо привлекается к руководству военной учебной в первичных организациях.

Еще имеет место в работе советов организаций отквиртеральство и показная шумиха. Бравируют цифрами «сохвата», количеством значкистов, руководство советов автобаз не подхватывает инициативы работников автотранспорта, желающих овладеть танковым делом, изучить методы противовоздушной, противотанковой обороны.

Разве не интересно шоферу узнать, как водят боевые машины в сложных условиях современной войны, каково их вооружение и как его применить на поле боя?

Нужно развивать любовь к работе членов Осоавиахима, практиковать беседы, доклады военных специалистов, поддерживать стремление, как можно лучше узнать специфику своей будущей работы в армии. Больше внимания нужно уделять заботе о государственном имуществе — машинах и оборудовании автоузелов, содержанию мате-

риальной части в безукоризненном состоянии.

На VII пленуме ВЦПС тов. Шверник сказал, что профорганизации плохо ведут оборонную работу. Профорганизации должны обеспечить постоянный контакт с первичными организациями Осоавиахима, чтобы помочь им в весьма важном деле подготовки хороших стрелков, значкистов ПВХО, ГТО и ГСО.

Профсоюзы, являясь массовой организацией рабочего класса, могут внести огромный вклад в дело укрепления обороны страны. Профсоюзные клубы обязаны уделить время и место для лекций на военные и международные темы. Нужно глубоко осветить массам опыт войны в Испании и Китае, нужны интересные и поучительные беседы о характере будущей войны. Роль Красной Армии и ее вождей и стратегов товарищей Сталина, Ворошилова, Фрунзе в гражданской войне должна быть хорошо известна каждому члену профсоюза, каждому осовиахимовцу.

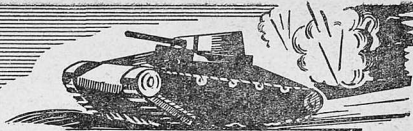
Сейчас, как никогда, нужно бороться за выполнение указаний товарища Сталина о мобилизационной готовности всего советского народа.

А когда наша партия и ее гениальный вождь Иосиф Внесариевич Сталин призовут всех нас выполнить священную обязанность — защитить нашу страну и завоевания великой социалистической революции, то миллионы прекрасно обученных бойцов, овладевших современной техникой в рядах Осоавиахима, покажут, на что способен народ, борющийся за свою прекрасную волю, за свою счастливую жизнь. На удар мы ответим тройным сокрушительным ударом, враг будет разбит на той территории, откуда он придет.



Лейтенант А. Е. Строчков (Ленинградский военный округ) читает газету так кому-то выжила Фото Агича и Редкина

ТАНКИ В ИСПАНИИ



Н. Д. КОНОВАЛОВ

Роль танков в современной войне огромна. Она в значительной мере выявляется опытом боев в Испании. Правда, испанский театр военных действий благодаря наличию горной сильно пересеченной местности в большой степени затрудняет применение танков. Однако на отдельных участках фронтов (Центральный, Леванте, Восточный) танки систематически применяются и республиканцами, и фашистами.

В начале войны в Испании республиканская армия имела танки в незначительном количестве. Но этим танкам выпала честь защиты Мадрида от нашествия иностранных интервентов. В ноябре 1936 года, когда столице Испании — Мадриду угрожала серьезная опасность, республиканские танковые части героически выполнили свою боевую задачу. Танки находились на хорошо замаскированных позициях. В те моменты, когда фашистская пехота бросалась в атаку на республиканцев и продвигалась к их линии обороны, танки неожиданно выдвигались вперед и метким, губительным огнем пулеметов разбивали фашистов с коротких дистанций. Неся тяжелые потери, фашисты прекращали атаки и отходили.

В боях по обороне Мадрида республиканским танкистам пришлось работать в тяжелых условиях. Фашисты, ожесточенные неудачей первых атак, бесконечно повторяли их и снова шла на штурм. Танкисты едва успевали пополнить запас патронов для пулеметов, как снова нужно было отражать натиск обналежавших интервентов. Действуя в контакте со своей пехотой, танки в значительной мере способствовали тому, что фашисты обломали зубы на подступах к Мадриду.

Оценив значение танков в бою, республиканцы начали усиленно заниматься вопросами организации и обучения новых танковых частей. Многочисленные испанские шоферы выдвинули из своей среды основные кадры водителей танков республиканской армии. Вместо воликовых ими ранее блестящих лимузинов они уверенно повели в бой танкетки, легкие, средние и тяжелые танки.

Очень скоро фашистам пришлось на себе испытать мощь республиканских танков, механиками-водителями которых были испанские шоферы. Танковые части быстро росли и крепли, и уже в разгроме итальянского экспедиционного кор-

пуса под Гвадалахарой (март 1937 года) молодые республиканские танковые части приняли самое активное участие.

Танки в республиканской армии применяются в основном, как средство сопровождения пехоты и в большинстве случаев оперируют в полном взаимодействии с пехотой и артиллерией. Изучение характера боев в Испании показывает, что танки в наступлении, после артиллерийской подготовки и авианамежки, выдвигались на 200—300 метров вперед своей пехоты, останавливались и открывали меткий огонь по противотанковым пушкам и пулеметам фашистов. Во время обстрела танками огневых точек противника республиканская пехота выходила из окопов и приближалась к своим танкам. После этого танки вновь продвигались на 300—400 метров и снова вели обстрел пулеметных гнезд и пушек неприятеля, а часть танков, оставаясь некоторая время на месте, поддерживала огнем продвижение танковой группы вперед. Таким образом танки «скачками» продвигались к окопам фашистов, имея свою пехоту. Атакованную первую линию окопов фашистов, танки, не задерживаясь, открывали огонь по огневым точкам, расположенным в глубине обороны.

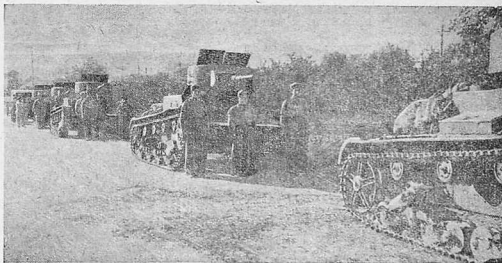
Пехота, используя проходы, проделанные танками в проволочных заграждениях, врывается в окопы, выбавала оттуда фашистов и в даль-

нейшем в зависимости от обстановки или закреплялась, готовясь к отражению контратак, или продолжала развивать успех.

Во время атаки танков республиканская артиллерия сосредоточивала свой огонь, главным образом, на артиллерию фашистов.

Танки обычно не принимали участия в бою большими группами, так как гористая местность для них трудно проходимая. Обычно танковая атака производилась группой танков (30—40) на фронте 1,5—2 км. До подхода к первой линии фашистских окопов каждый танк успевал выпустить около 70 снарядов и до 180 патронов. Интенсивный огонь танков плюс огонь пехоты и артиллерии очень часто заставлял пехоту противника совершенно не вылезать из окопов и парализовали ее сопротивление.

Республиканская пехота, благодаря поддержке танков, имела возможность продвигаться к окопам фашистов и овладевать ими. Танки, выступая в полном взаимодействии с пехотой, значительно усиливали ударную силу пехоты и способствовали успеху. Нужно твердо помнить, что атаке танков должна предшествовать сильная артиллерийская подготовка и хорошо проведенная разведка, цель которой выявить все противотанковые пушки и противотанковые препятствия, устроенные противником вперед своих окопов. Если противотанковые пушки не по-



Танки республиканской армии Испании на Восточном фронте

Фотогруппа



Вверху: бойцы республиканской Испании сдвигают за боем испанских самолетов с воздушными силами интервентов

Внизу: колонна танков республиканской народной армии Испании отправляется на фронт

Фотохроника

давлены до атаки, то в бою эти пушки наносят танкам большие потери.

Танки в бою встречают серьезное сопротивление со стороны обороняющегося. Основным средством противотанковой обороны является противотанковая пушка и огонь полевой артиллерии прямой наводкой с коротких дистанций.

Помимо этого и республиканцы, и фашисты, организуя оборону, создают искусственные противотанковые препятствия. Впереди линии обороны, а также в глубине обороны в местах, удобных для действия танков, устраиваются противотанковые рвы шириной 4—6 метров и глубиной 1,5 метра и надолбы. Надолбы делаются из железных блоков, средних палок, балки островами, колючим обрамлением в поле. В глубине обороны устраиваются рвы и завалы из груды камней. Пехота встречает танки огнем из винтовок и пулеметов, стреляя бронебойными пулями, а также забрасывает танки ручными гранатами и бутылками с воспламеняющейся жидкостью.

Вся система противотанковой обороны ставит перед танкистом вопрос о необходимости проведения тщательной разведки местности и системы обороны противника. Танки, идущие в атаку без разведки, зачастую внезапно обстреливаются огнем обнаруженных ранее противотанковых пушек или наскваивают на мины.

Отсюда становится ясным и то положение, что танки всегда должны действовать в бою в тесном взаимодействии с пехотой и артиллерией.

Республиканские танкисты вписали в историю освободительной войны испанского народа немало героических страниц.

В бою под Муэла де Теруэль завод республиканских танков зашел мятельником в тыл. Танкисты открыли огонь из пулеметов по входам в блиндажи врага. Фашисты, неся потери от пулеметного огня и види-



безвыходность своего положения, решили сдаться в плен. Размахивая белым платком, выскочил из блиндажа фашистский «парламентер». Пулеметы прекратили стрельбу. Парламентер, подойдя к танкистам, заявил, что восемнадцать солдат с офицером сдаются в плен. Танкисты еще не встречали такого случая, чтобы на территории, занятой противником, солдаты сдавались в плен танкистам. Возник вопрос, как пленных доставить в расположенное республиканских войск. Командир взвода республиканских танков, открыв люк, приказал фашистам взять свое оружие и выйти из блиндажа. Когда это было исполнено, он приказал пленным сесть на два республиканских танка. Танки, везшие на себе восемнадцать необычайных «пассажиров», под конвоем пулеметов сзади идущего командирского танка благополучно прибыли в расположенные республиканцев.

Решительность, смелость, инициатива — вот основные качества республиканских танкистов.

В тылу у фашистов, недалеко от дер. Карболини, рота фашистской пехоты, находясь в резерве, занимала высоту «Чала». Прибыв на эту высоту ночью, фашисты не успели ее как следует укрепить и не имели ни окопов, ни блиндажей, а расположились для обороны высоты цепью. На рассвете взвод республиканских танков неожиданно прорвал фронт и появился на высоте «Чала». Командир взвода, увидев спящих фашистов, на быстром ходу промчался по цепи спящих, давая их гусеницам. Два других танка пулеметным ог-

нем с места поддерживали работу отважного экипажа.

Во время окружения республиканскими войсками г. Бельчте часть танков мелкими группами была раставлена на хорошо замаскированных позициях на подступах к городу с задачей не дать возможности фашистам уйти из Бельчте и соединиться со своими частями. Около тысячи фашистов, засевших в церкви, попытались уйти из города. Им удалось прорвать линию республиканской пехоты и они, используя овраги и ложины, начали уходить. Республиканские танки внезапно взяли под обстрел прорвавшихся фашистов и нанесли им большие потери. Фашисты вынуждены были сдаться.

В Испании танки применяются не только в обороне или во время наступления. Важную роль сыграли танки в районе Алканис-Касле, где, сдерживая наступление фашистов, дали возможность республиканской пехоте отойти и закрепиться на новых оборонительных позициях.

Во время наступления республиканцев в июле 1938 года на восточном фронте, в тот момент, когда республиканская пехота форсировала реку Эбро, танки республиканцев с восточного берега реки обстреливали огневые точки фашистов и способствовали успешному форсированию реки.

Можно привести еще множество боевых примеров из опыта войны в Испании, показывающих насколько значительно роль танков в современной войне.

Во всем шоферам, ремонтным рабочим, инженерам и техникам, ко всем работникам автобаз, парков, гаражей и авторемонтных заводов

ОБРАЩЕНИЕ СОВЕЩАНИЯ СТАХАНОВЦЕВ АВТОТРАНСПОРТА МОСКВЫ

Товарищи!

Мы, стхановцы и командиры автотранспорта Москвы, собрались для того, чтобы обсудить передовую «Правды» от 2 ноября «Навести большевистский порядок в автомобильном хозяйстве» и наметить конкретные пути к наведению такого порядка во всех автохозяйствах.

Передовая «Правды» со всей четкостью ставит перед нами, работниками автотранспорта, задачу правильной эксплуатации, ремонта и хранения машин, подбора, подготовки и политического воспитания водительских кадров.

Со всей прямотой нужно признать, что автомобильный транспорт не работает еще так, как этого требуют интересы народного хозяйства. На автотранспорте еще не научились брать от машин то, что они могут дать.

По нашему хозяйству все еще бьют аварии, поломки и наезды. Мы еще не сделали всех выводов из указаний тов. Л. М. Кагановича, «что каждая авария равносильна поражению отдельной воинской части в бою». Преждевременно выводятся из строя машины. Велики потери, простои и возвраты машин из-за технических неисправностей. Качество ремонта и профилактического обслуживания еще не обеспечивает

безотказной работы машин на линии.

Автотранспорт имеет все возможности для того, чтобы работать лучше, выполнять и перевыполнять план.

Мы имеем десятки тысяч стхановцев — передовых людей автотранспорта, ломающих старые нормы, в совершенстве владеющих техникой своего дела.

Бригада знатного шофера автобусного парка Ростова на Дону т. Мальцева прошла на своем автобусе 302 465 километров без средних и капитальных ремонтов.

Шофер 2-го автобусного парка Москвы т. Диканов прошел на своей машине без капитального ремонта 205 тыс. километров, а т. Писарев 195 тыс. километров. Шофер 1-й автобазы Мосавтотреста т. Полюцкий перевозит на 3-тонной грузовой машине ЗИС-5 с двумя прицепами по 11 тонн груза, показывая невиданные до сих пор результаты использования грузоподъемности и мощности грузовика ЗИС.

Мастера-водители 1-го Московского таксомоторного парка гг. Охотников и Розанов прошли на машине М-1 без среднего и капитальных ремонтов 82 500 километров.

Этих результатов они добились путем ликвидации обезлички машин, регулярного и тщательного

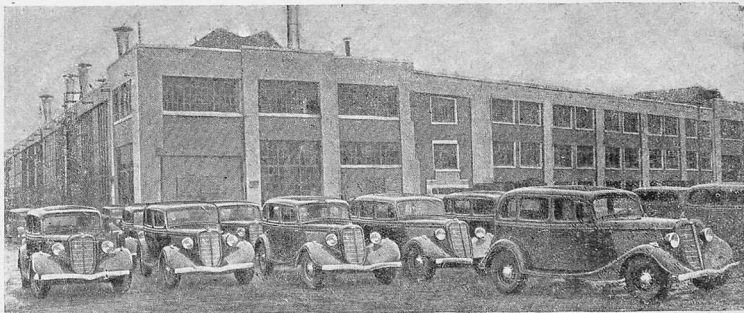
профилактического ремонта, любовного отношения к машине. Выполнил указания товарища Сталина о том, что основой ремонта составляет текущий и средний ремонт, а не капитальный, шоферы-стхановцы добиваются максимального пробега своих машин.

Растут ряды шоферов-стотысячников. Однако их опыт работы передается плохо.

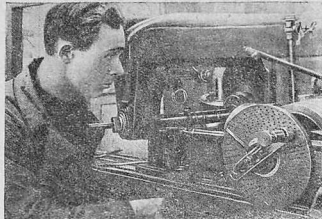
Созданная работами нашей партии и лично товарища Сталина, автомобильная промышленность ежедневно пополняет наш автомобильный парк все новыми, более усовершенствованными машинами. Наши автобусы, машины М-1 и ЗИС-101 являются украшением социалистических городов.

Нужно любовно и бережно охранять эти прекрасные машины, навести большевистский порядок в гаражах, автобазах, парках и ремонтных заводах, покончить с расхлябанностью, с плохой организацией труда, ликвидировать аварии и простои, поднять дисциплину.

Мы призываем всех работников автотранспорта с новой силой взяться за подъем автотранспорта, еще шире развернуть социалистическое соревнование всех рабочих, инженерно-технических работников и служащих гаражей, ремонтных заводов, автобаз и парков.



С конвейера Горьковского автозавода им. Молотова сошло свыше 40 тысяч автомобилей М-1. На снимке: новые автомобили М-1 у цеха главного конвейера автозавода



Стахановец-фрезерщик 2-го авторемонтного завода в Москве тов. Калакин

Фото Э. Вранлового

Товарищи шоферы! Помните, что машина в любой момент должна быть готова к работе там, где этого требуют интересы обороны нашей социалистической родины.

Наша советская машина — прекрасная машина, она не уступает лучшим иностранным маркам. Берегите ее, крепите трудовую дисциплину. Объявим борьбу расхлябанности, хулерству и лихачеству, ликвидировав аварии, будем бороться с непроизводительными простоями машин, невыполнимыми нормами межремонтных пробегов, будем бороться за каждый грамм горючего, за сохранность резины, будем повышать свою квалификацию!

Будем работать так, как Мальцев, Дьянов, Писарев, Охотников, Розов, Полетико и другие мастера-водители автомашин.

Товарищи рабочие ремонтных заводов и мастерских! Шире развернем стахановское движение, покочим с браком в ремонте, ликвидировав возврат машин по техническим неоправданиям, добьемся быстрого, высококачественного ремонта машин и снижения его себестоимости.

Товарищи рабочие профилакториев! По автотранспорту резко бьют простои и возвраты машин по техническим неоправданиям из-за небрежного выполнения заявочного ремонта и технического обслуживания. Улучшайте качество ремонта и технического обслуживания машин, ликвидировав брак, простои и возвраты.

Товарищи смазчики! Улучшайте качество своей работы. Соблюдайте в точности график смазки, следите за качеством смазочного материала.

Товарищи регулировщики! Тысячи тонн бензина пережигаются только из-за некачественности карбюраторного хозяйства. Добивайтесь высококачественной регулировки карбюраторов, внимательно тарируйте янкиллы, боритесь за экономлю каждого грамма бензина.

Товарищи резинщики! Обеспечьте правильное хранение, монтаж и уход за резиной, ликвидировав обесцвечивание, улучшайте качество ремонта резины.

Товарищи диспетчеры и эксплуатационники! От вас зависит правильное и рациональное использование машин в наряде. Заготавливайте путевки заранее, с точным указанием маршрутов на полный рабочий день, не засыпайте машины не по адресу, предварительно убедитесь в исправности поездов, наличии груза, исправности тары. Внимательно разрабатывайте диспетчерский оперативный план, сводите к минимуму холостые прогоны машин.

Товарищи командиры! Возглавляете и руководите стахановским движением так, как этого от вас требуют партия и правительство. Помните, что сила стахановского движения заключается в его массовости. Добивайтесь обеспечения каждому рабочему условий для работы по-ударному, по-стахановски. Передавайте опыт передовиков отстающим. Личным примером показывайте образцы дисциплинированности. Опирайтесь на массы рабочих, наведите образцовый порядок на своих производственных участках.

Товарищи автороботники! Непременным условием подъема автотранспорта является идейно-политическое воспитание наших кадров, вооружение их марксистско-ленинской теорией.

«Краткий курс истории ВКП(б)» кладет начало новому мощному, идейно-политическому подъему в жизни нашей партии и советского народа» (из постановления ЦК партии от 14 ноября 1938 года). Изучение истории партии поможет нашим кадрам овладеть большевизмом, за-

калит их политически в борьбе за улучшение работы автомобильного транспорта.

Товарищи! За 21 год трудящиеся нашей родины добились величайших, всемирно-исторического значения побед во всех областях социалистического строительства.

Эти победы и достижения, завоеванные трудящимися, под руководством партии Ленина — Сталина и под непосредственным руководством величайшего гения человечества — нашего Сталина, записаны в замечательном документе нашей эпохи — Сталинской Конституции.

Враги народа, фашистские наймиты из троцкистско-бухаринской банды пытались восстановить в нашей стране капиталистические порядки, превратить свободных людей нашей родины в рабов немецко-японского фашизма, отдать нашу страну на разграбление капиталистическим хищникам. Подлые проски врагов разоблачены слывшими органами НКВД. Но враг окончательно не лобит, он еще будет пытаться протягивать свою грязную лапу к границам нашей родины, будет и впредь покушаться на завоевания советского народа.

Все это обязывает нас к всемерному повышению политической бдительности и еще более напряженной работе над укреплением силы и мощи советского государства.

Покажем же образцы полностью идейно-политического соревнования между бригадами, цехами, колоннами, парками и заводами, выведет автомобильный транспорт из отстающих в шеренгу передовых отраслей народного хозяйства.

Да здравствует Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков)!

Да здравствует вождь народов, друг и учитель, любимый товарищ Сталин!



На главном конвейере легковых автомобилей автозавода им. Сталина

Фото Э. Вранлового

ВЪЗЯТЬ ОТ СОВЕТСКОГО АВТОМОБИЛЯ МАКСИМУМ ТОГО, ЧТО ОН МОЖЕТ ДАТЬ

И. МАЛЬЦЕВ—водитель-стахановец

Я работаю на автотранспорте восемь лет. В 1930 году получил права водителя третьего класса, через два года перешел во второй, а еще через три года — в первый.

Свою работу за рулем советского автомобиля я решил начать не в Ростове на Дону, где получал первоначальное автомобильное образование, не в крупном хорошо организованном хозяйстве, а в маленьком, вдали от городского центра, чтобы быть предоставленным самому себе, чтобы не рассчитывать на скорую техническую помощь в пути, а полагаться только на свое знание машины.

Двухлетний стаж работы в Обливском зерносовхозе мне многое дал. Здесь я закрепил свои теоретические знания практикой, здесь я подготовился к экзамену на водителя второго класса и после этого, почувствовав себя достаточно сильным, решил начать работать в городских условиях.

Работать так, чтобы постоянно повышать свою квалификацию, чтобы взять от советского автомобиля максимум того, что он может дать — вот задача, которую я поставил перед собой, сев за руль автобуса в Ростове на Дону.

Коллектив водителей нашего автобусного парка состоял в большинстве из «стариков» с 15—20-летним стажем. Среди них я был самым молодым. Стахановцев в ту пору еще не было, но были ударники, и я решил работать по-ударному.

Руководители парка обратили на меня внимание и пересадили на лучшую машину.

При двух или трехчасовой работе автомобиль один как ковер, в поле не вонял. Даже самый отпугивный водитель не добьется сколько-нибудь значительного успеха, если напарник неграмотный и ненадежный шофер. Поэтому я решил пооблагодать такую бригаду, которая была бы, как один человек, где каждый отвечал бы друг за друга, доверял друг другу. В моей бригаде были т. Сефлюлин и Озеров.

Сначала мы работали на автобусе № 4 и дружно уезжали. Ближе того, что машина сделала без капитального ремонта пробег в 60 тыс. километров. Получив автобус из капитального ремонта, мы решили улучшить эти показатели. Надо сказать, что делали мы это не без труда, не без борьбы. Не раз нам при-



И. И. Мальцев

шли в паспорте: «Поставить машину на ремонт». Но в результате нашей настойчивости, еще более бережного и заботливого ухода за своим «ЗИС» мы прошли 96 тыс. километров.

До стахановского движения везде и всюду существовали «технически обоснованные» нормы, которые, как проволочное ограждение, нельзя было перешагнуть. Каждому водителю автобуса надо было знать, как дважды два — четыре, что после пробега в 13 тыс. километров «ЗИС» должен стать на ремонт № 2, а после пробега в 39 тыс. километров — на ремонт № 3.

Три с лишним года назад рабочий заботник Стаханов — пионер великого движения всколыхнул своим рекордом всю страну.

Стахановское движение развезло руки работникам всех профессий. Не стало старых «технически обоснованных» норм, они были сломаны и выброшены на свалку. Пределы использования нашей советской техники в руках людей, овладевших техникой, намного возросли.

На призыв Стаханова мы вместе с десятками тысяч трудящихся нашей счастливой родины откликнулись делом.

Обсуждая речь любимого вождя товарища Сталина на первом всесоюзном совещании стахановцев, мы взяли на себя обязательство перед коллективом парка пройти на автобусе 85 тыс. км без ремонтов № 2 и № 3.

Некоторые водители отнеслись к нашему обязательству с недоверием. Нам говорили: «Не зарвались ли, ребята? Не много ли на себя берете? Слыханное ли дело — 85 тысяч километров».

Но нас это не смущало. Мы опирались на собственный опыт, на высокое качество советской машины и были твердо уверены, что слово свое не нарушим.

Наш вызов подхватили другие бригады. В соревнование включились водители автобусов № 10, 18, 20. Администрация заключила ряд хозрасчетных договоров, по которым, в зависимости от обязательств, при пробеге машины от 60 до 85 тыс. километров бригада получала 4000 рублей.

Этот договор нами был выполнен. Внутрипарковая техническая комиссия дала заключение, что автобус № 19 находится в хорошем техническом состоянии и годен к дальнейшей эксплуатации.

Всем известно, что полный амортизационный срок службы машины — 160 тыс. километров. Верно ли это? Нет. Эта цифра — сплошное неверие в качество работы замечательного коллектива автозавода-гиганта, построенного именем Сталина. Мы решили доказать это на деле и заключили новый договор — пройти 160 тыс. километров, т. е. перекрестить полный амортизационный срок машины без ремонтов № 2 и № 3.

Наш «ЗИС» работал надежно, безотказно, проходила все новые и новые тысячи километров без постановки на ремонт. Так мы выполнили и второе и новое третье обязательство — пройти 240 тыс. километров.

Создавая по нашему настоянию авторитетная техническая комиссия спросила нас: «Что думаете делать дальше?» Мы ответили: работать как прежде, продолжать эксплуатацию машины с тем, чтобы доказать, что и 240 тысяч километров — не предел.

Инженеры из технической комиссии не одобрили нашей напористости. Они считали, что машина рассчитана на третий день. Но вышло по-нашему. Мы прошли еще больше 60 тысяч километров, добившись действительно рекордного пробега — 302 тыс. километров.

Такой пробег был сделан почти за три года — 12 октября 1935 г. до 28 августа 1938 г. по дорогам, 86% которых имели асфальтовое покрытие, а 14% составляли дороги грунтовые, выбитые, со значительными подъемами.

Помогали ли нам руководители парка, партийная и профессиональная организации?

Установлению нашего рекорда во многом содействовал техникум т. Машина, без помощи которого мы были бы вынуждены поставить машину в ремонт значительно раньше. Что же касается общественных организаций, то к стыду их надо сказать, что они не проявили тревоги за это дело и ограничились разговорами. Это относится в частности к местной профорганизации и к обкому союза.

Акты технической комиссии, проверившей нашу работу и состояние машины, лежали под сукном. Обмен стахановским опытом в парке организован не был. И только группа людей — энтузиастов своего дела делилась между собой опытом стахановской работы, — это бригады автобусов № 18, 19, 20. Весьма показательно, что автобус № 18 прошел 270 тыс. километров, а автобус № 20—250 тысяч.

Многих водителей и автотранников интересовало как мы добились такого большого пробега машины.

Очень просто. Мы твердо усвоили те знания, которые дала нам школа, и правильно применили их на практике; мы по-хозяйски берегли и охраняли доверенную нам социалистическую собственность, как рабочий-стахановец бережет свой станок, как боец — свою винтовку; мы четко выполняли все правила эксплуатации машин.

«Нам двигало то же чувство, ко-

торое недавно извлекло героическим советским бойцам, сражавшимся у озера Хасан: любовь к родине, любовь к партии большевиков, к товарищу Сталину».

Эти слова, сказанные товарищем Стахановым, выражают наши мысли и чувства, выражают настроение всего советского народа.

Автобус № 19 работал на линии 16 часов в сутки, после чего возвращался на отдых в гараж, где проходил мойку и нулевой ремонт.

Ремонт № 1 производился строго по графику — девять дней машина в работе, на десятый в профилактике.

Между водителями нашей бригады была твердая договоренность — после работы оставлять смеснику записку о том, как вела себя машина на линии, какие выявлялись недостатки, на что нужно обратить внимание. Такая согласованность в работе помогала во-время устранять неполадки и не допускать простоя в пути.

Перед въездом на линию мы проверяли выполнение наших заявок на крепежный ремонт и в случае каких-либо недоразумений устраняли их на месте. Путевой лист брали только тогда, когда были твердо убеждены, что машина в полной технической исправности.

Формально водитель не обязан участвовать в профилактике машины, но при существующей недостаточно четкой организации работы автохозяйств это необходимо, если хочешь добиться высоких результатов. В специальной тетради — дневнике мы записывали всевозможные мелкие неисправности. При постановке машины в профилактику всегда знали, какие дефекты нужно устранить при крепежном ремонте, и распределяли

работу по плану, чтобы не перегружать ремонтную бригаду.

Каждый из нас водителей отвечал за какой-либо агрегат, и такое распределение обязанностей также давало возможность лучше следить за машиной.

В целях экономии горючего мы заменили карбюратор «МАЗ-5» карбюратором «Энгист» и подобрали необходимый комплект жиклеров, меняя их иногда два-три раза в день соответственно погоде и качеству дорог. В дождливую погоду ставили жиклеры большого сечения, в ясную сухую погоду меньшего сечения. Это давало хорошие результаты.

Благодаря тщательному уходу за резиной, правильной эксплуатации ее на линии мы добились того, что отдельные покрышки на нашей машине прошли от 105 до 160 тыс. километров при норме в 40 тысяч.

На машине мы применили ряд усовершенствований: устроили дополнительную вентиляцию для охлаждения масла в картере двигателя, что дало лучшую неразжиженную смазку и уменьшило расход масла; нагар на поверхностях камер сжатия и поршнях мы удаляли без снятия головок при помощи заливки смеси денатурированного спирта с керосином. Нагар растворялся спиртом, а затем при заводе двигателя стирал вместе со смесью бензиновых паров.

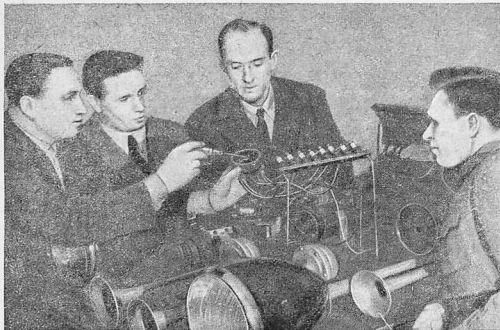
Огромное значение в работе водителя имеет знание маршрута. Мы так изучили профиль пути, что знали каждый ухаб, каждую рытвину. Машину трогали с места плавно и только после того, как прогреем двигатель на малых оборотах. Где возможно, мы использовали инерцию, экономили буквально каждый оборот двигателя.

Бесмысленно известно, что нужно всегда избегать резкого торможения, но у многих нехватает терпения подехать к стоянке на тихом ходу, использовать инерцию машины, чтобы зря не тормозить. А это нередко служит причиной аварий, еще далеко не изжитых на автотранспорте.

Я лично в течение всего времени работы за рулем автомобиля не имел ни одной аварии, ни одного наезда на пешеходов. Это объясняется тем, что у меня, как и у многих водителей автобусов, выработалось своего рода чувство ответственности. Мы заранее рассчитываем как будет вести себя пешеход на улице, и это помогает нам избежать наездов на людей.

На обочине дороги стоит группа детей. Значит, надо быть осторожным, бдительным, так как ребята в любой момент могут разлететься по сторонам, как воробьи. На тротуаре у трамвайной остановки встретились два друга, оживленно беседуют. Но вот один друтому жмет руку. Водитель предвидит, что он может броситься на мостовую, не глядя по сторонам. Внимательность, осторожность, спокойствие, точное соблюдение правил уличного движения — вот что гарантирует водителя от аварий и столкновений.

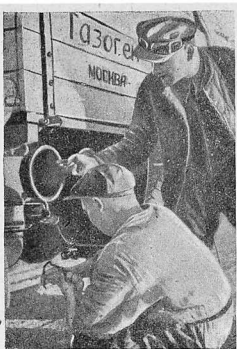
Газета «Правда» в передовой статье от 2 ноября правильно указывала на целый ряд существенных



Лучшие ученики школы инструкторов практической езды при Центральном авто-мото-клубе изучают систему электрооборудования автомобиля ЗИС-101. Слева направо: преподаватель Н. Крылов, учащиеся Н. Веселов, В. Зинин, М. Зубач

Фото В. Тьюккеля

Работать без аварий!



Чистка газогенератора на стоянке

недостатков в работе автотранспорта.

В чем корень зла? — В недостаточном внимании к подбору, подготовке и воспитанию кадров.

Частую в ряды водителей втираются всякого рода сомнительные люди, которые не считаются с техническими правилами, занимаются рвачеством, являются злостными нарушителями норм уличного движения, аварийщиками.

Подпаляющее большинство водителей имеют права 3-го класса, а повышение их квалификации организовано в совершенно недостаточных размерах.

Воспитательная работа среди автотранспортников поставлена неудовлетворительно, и в этом огромная доля вины наших профорганизаций, так же как замалчивание стахановского опыта, игнорирование силы примера.

Сталинский Центральный Комитет партии большевиков неоднократно указывал, что сила стахановского движения в его массовости, и требовал повести решительную борьбу против попыток подменить массовую организационную работу погоней за отдельными рекордами. Руководители автохозяйств этого не следуют забывать.

Стахановская работа водителей автомашин экономит большое количество запчастей, из-за недостатка которых протавляет часть автотранспорта. Стахановская работа водителей увеличивает коэффициент использования автомашин, что значительно содействует выполнению и перевыполнению планов грузовых и пассажирских перевозок.

Работать по-стахановски может и должен каждый водитель. И наступивший 1939 год должен стать годом нового мощного подъема стахановского движения, годом новых невиданных побед в борьбе за коммунизм.

Наш гараж третий год работает безаварийно. Мы считаем, что безаварийно может работать каждое советское автохозяйство, большое и малое, в городе и на селе. Но это дается не без труда. Безаварийно может работать только то автохозяйство, где наведен большевистский порядок, где по-настоящему организована подготовка и переподготовка шоферских кадров, где обеспечены тщательный уход за автомашинами и технически грамотная их эксплуатация, где своевременно и высококачественно ремонтируются каждый автомобиль.

Было время, когда наш гараж пользовался «славой» одного из самых худших в Москве. В 1935 г. все 10 грузовых автомобилей нашего гаража были «разбиты», все стояли на улице, план перевозок сворачивался изо дня в день, а перерасход горючего достигал 50%. На разбитых машинах шоферы не могли выполнять нормы, заработок их был низок и они уходили один за другим, а новые тоже не задерживались.

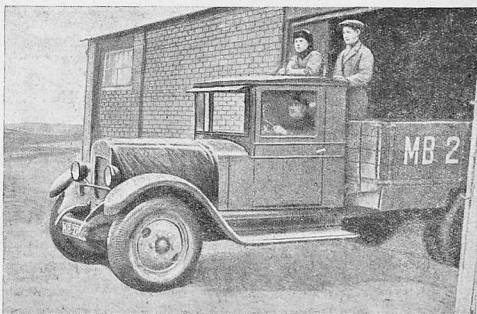
Наше заводское автохозяйство невелико, но в жизни завода оно играет большую роль. Вазы погрузки разбросаны в различных районах столицы, грузы очень разнообразны. Иногда в одну езду приходится за грузом заезжать в несколько мест. Посторонняя транспортная организация не может обеспечить заводских и внутризаводских перевозок. Дирекция завода пыталась использовать посторонний автотранспорт, тратила значительные средства, но это не спасало положение и перекос из-за недостатка материалов протавлял ведущие цехи завода.

Отчего все это происходило? Только оттого, что заводоуправление не уделяло внимания своему автохозяйству, в гараже не было

порядка, никто не заботился о повышении уровня технических знаний шоферов, никому не было дела до того, как содержится автопарк, как эксплуатируются автомобили.

В конце 1935 г. работу нашего гаража обследовала госавтоинспекция. Она признала, что ни одна автомашина не соответствует техническим требованиям, и предложила заводоуправлению выработать четкий план приведения в порядок, заводского автохозяйства. Заводоуправление выделило необходимые средства для восстановления автопарка. Упор был взят на улучшение работы ремьстной бригады, так как от нее в то время целиком зависело техническое состояние машин, а следовательно и работоспособность автохозяйства. Была подобрана крепкая ремонтная бригада. Заводоуправление выделило помещение, и его приспособили для стоянки автомобилей.

Приведа автохозяйство в относительный порядок, заводоуправление вылезло за организацию учебы по повышению квалификации шоферов. Долгое время не удавалось это осуществить. Руководители Московского городского управления местной промышленности, куда входит наш завод отпугивали шоферов именами Войкова, рассуждали так: людьми ведущей профессии на заводе являются трайфики, а не шоферы, а посему тратить средства на повышение квалификации шоферов — дело лишнее. Тщетно заводоуправление и шоферы доказывали чиновникам из городского управления, что автохозяйство на заводе отнюдь не пятая спица в колеснице, что от работы гаража в значительной степени зависит выполнение производственной программы завода, — управление оставалось неумолимым.



Бригада шофера-стахановца Т. С. Тимерева выезжает на линию

Фото В. Лев



Бригадир ремонтной бригады станковцев
И. Кочков за работой.

Фото В. Лев

Тогда дирекция завода выделила необходимые средства для повышения квалификации шоферов из общевазовской сметы на технику. В 1937 г. на заводе начали работать курсы повышения квалификации водителей. Эти курсы окончили все 14 шоферов заводского гаража, сдали экзамен и получили права шоферов 2-го класса.

Параллельно с учебной много внимания было уделено улучшению качества ремонта автомобилей. Ремонтная бригада перестроила свою работу. В гараже был введен агрегатный метод ремонта и строгий график профилактики. Один раз в шестидневку профилактику обязательно проходит вся машина.

В борьбе с авариями и нарушениями технических и эксплуатационных правил огромное значение имеет воспитательная работа среди шоферов.

Последняя авария в нашем гараже была в 1936 г. Ее совершил шофер Зайцев. Он был плохим шофером, небрежно относился к своей машине. Этому случаю у нас в гараже было прилажено большое значение. К Зайцеву прикрепили в качестве наставника опытного шофера т. Гавриленова. Но с Зайцевым ничего поделать мы не смогли. Вскоре за хулиганство он был осужден судом. Урок с Зайцевым, наставник с лыжачества и кончившим скамью подсудимых, мы использовали для воспитания у наших шоферов чувства ответственности за свою машину, за порученное дело.

Повышение знаний водителей, борьба за надежнее техническое состояние автомашин и тщательный ремонт агрегатов привели к тому, что заработки шоферов выросли, прекратилась текучесть.

Вольничавшие наших шоферов — это рабочие завода, грузчики, обучившиеся здесь же искусству вождения автомобиля и затем ставшие водителями 2-го класса. В течение последних двух лет состав шоферов остается в основном неизменным.

Неузнаваем стал наш гараж и все стили работы автохозяйства. Старые машины АМО-3, которые несколько лет назад были разбиты, теперь приведены в порядок и отлично, наравне с новыми машинами, несут свою службу. Две машины АМО-3 выпуска 1932 г. пробежав уже по 250 000 км, имея по одному капитальному ремонту. На этих машинах работают шофер-станковцы тт. И. Букнин и В. Аверочкин, оба бывшие чернорабочие нашего завода. Они выполняют свою норму до 200%, и экономят в среднем до 10—12% топлива в месяц. Горючее у нас экономят все шоферы. За три квартала этого года в гараже сэкономлено 10 000 литров бензина, что составляет 11% нормы. Самую высокую экономию горючего — до 18% — дает шофер-станковец С. Тиммерев.

В нашем гараже 10 грузовых машин. К каждой из них прикреплены шоферы и грузчики, составляющие единую бригаду. Это обеспечивает взаимозаменяемость в работе. Заработок шоферов и грузчиков зависит от выполнения суточных заданий всей бригадой. Поэтому не только шоферы заинтересованы в быстроте и слаженности работы грузчиков, но и грузчики заинтересованы в четкой работе шоферов и в хорошем техническом состоянии машин.

В гараже развернуто социалистическое соревнование. Из 15 шоферов 13 являются станковцами. Соревнуются между собой все 10 бригад. Перед 21-й годовщиной Октябрьской социалистической революции была проведена проверка выполнения договоров по социалистическому соревнованию. Проверка показала, что все бригады выполнили свои обязательства, что средняя заработная суточная норма составляет примерн. 150%, лучшая бригада шофера-станковца т. Тиммерева выполняет свою норму до 250%.

Работа гаража заслужила хорошую оценку заводууправления. Недавно специальным приказом по заводу высечена благодарность всему коллективу гаража, отмечена образцовая работа лучших станковцев — шоферов и ремонтных рабочих.

В гараже создана общественно-техническая комиссия, которая два раза в месяц проверяет состояние автопарка. Ежегодно выходит стеногазета «За рулем». Регулярно проводятся производственные совещания и собрания шоферов и ремонтных рабочих для обсуждения новых событий в жизни автотранспорта. На собраниях обсуждались методы работы знатного шофера в Ростове на Дону т. Мальцева и шофера 1-го гаража Москва т. Полютико. Нац. гаража, шофер 1-го класса, т. Кендыш анализирует шоферов и ремонтных рабочих с новичками автомобильной промышленности. Тов. Кендыш провел беседы о системах карбюраторов, о новых марках советских автомобилей.

Наши шоферы интересуются и мотоциклетным спортом. Шесть человек имеют право на управление мотоциклом и двое учатся в автоклубе «Старт» на курсах инструкторов мотоциклетного спорта. Развешивает-

ся общественная оборонная работа, шоферы овладевают противотанковым, недавно у нас был проведен 5-километровый поход в противотанках.

В связи с решением Экономсовета СНК СССР о переводе большей части грузового автотранспорта на ночные часы работы 500% нашего автопарка работает ночью. Это потребовало привести в порядок аккумуляторы, переоборудовать старые машины, оборудование их стеклокритическими. Проведена соответствующая подготовка и к работе в зимних условиях: каждая машина остеклена, имеет теплый капот, рабочие и шоферы обеспечены зимней спецодеждой. В гараже остеклены окна, утеплены двери, установлена вентиляция, проверено паровое отопление.

У нас в основном созданы все условия для того, чтобы и дальше работать по-станковцам, без аварий, выполнять план перевозок. Но есть еще в работе гаража и недочеты. При гараже нет помещения для отдыха шоферов, нет развалки и канализации.

Мы стремимся выше поднять уровень своих технических знаний, учиться, чтобы получить права шоферов 1-го класса. Но здесь опять остановка за средствами. Городское управление местной промышленности для целей техникумы шоферов отпустило в этом году всего 400 руб. Сколько отпустил на 1939 год — неизвестно. А для того чтобы организовать курсы повышения квалификации, необходимо 2 тыс. руб.

Одним из недочетов нашей работы в 1938 г. была слабая дисциплина. За нарушение дисциплины двух шоферов пришлось лишить звания станковцев. Задача нашего коллектива — заняться воспитанием этих товарищей, чтобы дать им возможность вернуться в ряды станковцев и сделать весь гараж станковским.

Советский автомобильный транспорт может и должен работать во много раз лучше, чем до сих пор. Нет оправдания автохозяевам, не выполняющим свои трансциплины, разбазаривающим горючее, допускающим простои и аварии. И совершенно правильно указывала «Правда», что «...нужны хорошие гаражи, ремонтные базы, запасные части, высококвалифицированные мастера, банюшные колонки, нужна огромная армия технических грамотных водителей, способных обеспечить культурный уход за машинами, добиться от них максимальной работоспособности. Только при соблюдении этих элементарных условий может идти речь о создании действительно образцового автомобильного транспорта, стоящего на уровне тех высоких запросов, которые к нему предъявляет страна».

Призыв «Правды» должен мобилизовать всех автотранспортников на коренную перестройку работы советского автомобильного транспорта. Мы, водители советских автомашин, должны ответить на этот призыв станковской работой.

Станковцы-шоферы гаража Московского завода отопительных приборов имени Войкова
Ю. Гавриленков, С. Тиммерев,
П. Почуев, И. Бунин.

СОВЕТСКИЕ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЕ АВТОМОБИЛИ РАБОТАЮТ НАДЕЖНО

Инженер-орденоносец Ф. ФОМИН и инженер Д. СЕРГЕЕВ

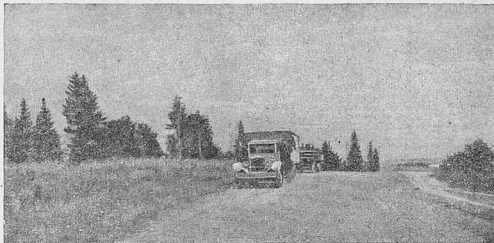
За успешное выполнение правительственного задания по испытанию газогенераторных автомобилей и осуществлению большого пробега протяженностью около 11 тысяч километров Президиум Верховного Совета СССР наградили ряд участников пробега орденами «Знак Почета» и почетными грамотами.

Перед коллективом пробега была поставлена задача — проверить надежность работы газогенераторных автомобилей в различных дорожных условиях, получить необходимые эксплуатационные данные, разъяснить широким кругам населения целесообразность и пригодность газогенераторных автомобилей в эксплуатации.

В пробеге, как известно, участвовало всего 12 газогенераторных автомобилей пяти различных марок, работающих на древесных чурках и мелком древесном угле. Маршрут пробега был выбран с таким расчетом, чтобы газогенераторные автомобили побывали как в отдаленных районах, богатых древесным топливом, так и в промышленных центрах и чтобы они были испытаны на дорогах различного класса — асфальте, булыжнике, щебенке, на грунтовых, профилированных, просеочных и горных дорогах.

РАСХОД ТОПЛИВА

Итоги пробега показали, что газогенераторные автомобили меньше всего расходовали древесных чурок и древесного угля на этапе Ленинград — Минск — Киев — Москва протяженностью 2649 км, что объясняется наличием хороших просеочных дорог умеренной пересеченности.



На профилированных грунтовых дорогах машины развивали высокую скорость

Машины с древесными газогенераторными установками расходовали на этом этапе на 100 км пути:

ГАЗ-АА НАТИ Г-14 . . .	53,0 кг
ЗИС-21	88,0 »
ЗИС-5 ДГ-13	89,0 »

Машины с угольными газогенераторными установками расходовали на 100 км пути:

ГАЗ-АА НАТИ Г-21 . . .	31,4 кг
ЗИС-5 НАТИ Г-23 . . .	44,7 »

Средний расход топлива на 100 км пути за все время пробега составил для ГАЗ-АА НАТИ Г-14—65 кг, для ЗИС-21—112,8 кг, для ЗИС-5 ДГ-13—113,7 кг, для ГАЗ-АА НАТИ Г-21—41,0 кг и для ЗИС-5 НАТИ Г-23—63,9 кг.

Материалы пробега дают основные сведения некоторые выводы об экономичности газогенераторных автомобилей сравнительно с бензиновыми.

Стоимость заготавливаемой древесной чурки по Загорской газогенераторной автобазе Наркомлеса СССР при механической распиловке древесины и ручной колке составляет 100—110 руб. за тонну. Исходя из этой расценки топлива, стоимость пробега газогенераторного автомобиля ГАЗ-АА НАТИ Г-14 при расходе 65 кг древесных чурок на 100 км пути составляла 6 руб. 50 коп. — 7 руб. 15 коп.

Между тем однотипная бензиновая машина ГАЗ-АА расходовала в пробеге 20,1 л бензина на 100 км пути, что при отпускной цене бензина 74 коп. за литр составляет 14 руб. 90 коп.

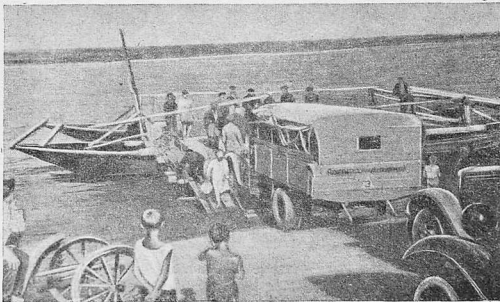
Сопоставление только этих цифр показывает, что даже при несовершенных способах заготовки древесного топлива газогенераторный автомобиль по стоимости топлива примерно в два раза экономичнее бензинового.

РАСХОД МАСЛА И БЕНЗИНА

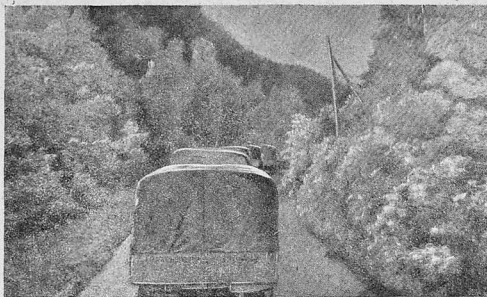
Для работников автохозяйств, эксплуатирующих газогенераторные автомобили, представляют большой интерес данные о расходе масла и бензина в пробегах.

Смена масла в двигателях производилась через каждые 800—1000 км пробега. Эксплуатационный расход его на 100 км пути для каждой группы машин составил в среднем:

для ГАЗ-АА НАТИ Г-14	1,19 л
» ГАЗ-АА НАТИ Г-21 . . .	0,95 »
» ЗИС-21	1,5 »
» ЗИС-5 ДГ-13	1,75 »
» ЗИС-5 НАТИ Г-23 . . .	1,55 »



Выше двадцати переправ пришлось преодолеть колонне газогенераторных автомобилей



Колонна газогенераторных автомобилей в Уральских горах

Бензин применялся лишь для запуска двигателей в холодную погоду и для гаражного маневрирования. Замер расхода бензина производился на протяжении 4600—4800 км пробега. Средний расход на 100 км пути по каждой группе машин был следующий:

по ГАЗ-АА НАТИ Г-14 . . .	0,220 л
» ГАЗ-АА НАТИ Г-21 . . .	0,169 »
» ЗИС-21	0,309 »
» ЗИС-ДГ-13	1,610 »
» ЗИС-5 НАТИ Г-23	0,113 »

ДИНАМИКА

Понижение мощности бензинового двигателя при переводе его на работу на генераторном газе потребовало повышения передаточных чисел главной передачи. С этой целью на трех машинах ГАЗ-АА НАТИ Г-14 и на одной машине ГАЗ-АА НАТИ Г-21 была поставлена главная передача с передаточным отношением 7,5:1,0 против нормального 6,6:1,0. Для сравнительной оценки одна машина ГАЗ-АА НАТИ Г-14 шла со стандартной главной передачей. Машины ЗИС-21 и ЗИС-5 НАТИ Г-23 имели передаточное отношение 7,66:1,0 против стандартного 6,41:1,0.

Степень сжатия в двигателях была также повышена: на автомобилях ГАЗ-АА НАТИ Г-14 и Г-21 двигатель М-1 имел степень сжатия 6,4 против нормальной 4,6; на автомобилях ЗИС-21, ЗИС-5 НАТИ Г-23 и ЗИС-5 ДГ-13 двигатель ЗИС-5 имел степень сжатия 7,0 против нормальной 4,6. В обоих случаях повышение степени сжатия достигалось путем постановки новой головки блока с измененной камерой сгорания.

Для оценки тяговых качеств рассмотрим технические скорости на последних этапах пробега: Петропавловск — Омск — Ленинград и Ленинград — Минск — Киев — Москва. Первые четыре этапа с этой точки зрения характерны, так как здесь технические скорости лимитирова-

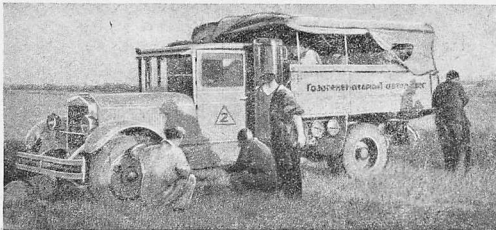
лись не тяговыми качествами машин, а условиями движения в колонне.

Средние технические скорости на этапе Петропавловск — Омск — Ленинград составляли для машин ГАЗ 27,7 км/час, а для ЗИС — 24,5 км/час.

На последнем этапе Ленинград — Минск — Киев — Москва с хорошими шоссевыми дорогами средняя техническая скорость значительно повысилась и составляла для машин ГАЗ 32,4 км/час и для машин ЗИС — 31,6 км/час.

Все машины ГАЗ-АА с деревянными и угольными установками, судя по техническим скоростям, следует считать вполне удовлетворительными. Целесообразность применения для газогенераторных автомобилей ГАЗ-АА повышенного передаточного числа главной передачи требует специальной проверки, так как в условиях пробега этого выявить не удалось.

Машины ЗИС также хорошо зарекомендовали себя в разнообразных условиях пробега, однако они нуждаются в установке двигателя большей мощности. Произведенное уве-



Регулярно осматривая машины в пути, водители свели до минимума простои машин

личение передаточного числа главной передачи для повышения тяговых качеств ЗИС-21 следует считать целесообразным.

ПУСКОВЫЕ КАЧЕСТВА

Продолжительность розжига и запуска двигателя на газе состоит, главным образом, из времени, расходуемого на розжиг генератора.

Ниже приводится таблица среднего времени запуска двигателей с розжигом холодного генератора по отдельным группам машин.

	Среднее время розжига в мин.	Среднее время запуска в мин.
ЗИС-21	6,4—12	9
ЗИС-5 ДГ-13	13—20,5	16,5
ЗИС-5 НАТИ Г-23	2—4	3
ГАЗ-АА НАТИ Г-14	20—20,2	14,2
ГАЗ-АА НАТИ Г-21	1,5—6	3,6

Из приведенных данных видно, что время запуска автомобилей ГАЗ-АА НАТИ Г-14 и ЗИС-5 ДГ-13 оказалось повышенное. Это объясняется тем, что на этих машинах были установлены 12-вольтовые электровентиляторы розжига генератора при 6-вольтовом электрооборудовании, что не обеспечивало работу вентилятора на полной мощности.

НАДЕЖНОСТЬ РАБОТЫ

Вопросы прочности, надежности и долговечности работы газогенераторных установок в пробегах не могли быть решены полностью, так как по времени пробег был непродолжительным, а по протяженности недостаточным для сколько-нибудь значительного износа основных деталей установок. Помимо этого автомобили не имели длительных стоянок, большую часть времени находились в движении, что, естественно, уменьшило действие коррозии на отдельные элементы установок, сильно влияющей на их долговечность.

Надежность и долговечность установок оценивалась технической комиссией путем сопоставления одной конструкции с другой за все время работы их в пробегах.

К группе автомобилей, работавших надежно и безотказно в различных дорожных условиях, относятся автомобили с деревянными установками НАТИ Г-14 и ЗИС-21 и древесноугольными установками НАТИ Г-21 и Г-23. Что же касается автомобилей с деревянными установками ДГ-13, то за время пробега двигатели их подвергались ремонтам, было заменено два бункера с топливниками, происходило неоднократное засмоление как установок, так и двигателей; газогенератор не обеспечивал работы двигателя на малых оборотах. Все это является результатом конструктивных недостатков установок и производственных дефектов. Особо следует остановиться на древесноугольных установках. На всем протяжении пробега они работали надежно, без каких-либо существенных дефектов. Газификация топлива в генераторах как Г-21, так и Г-23 происходила вполне удовлетворительно и обеспечивала нормальную работу двигателя при постоянных и резко переменных режимах. В дальнейшем необходимо продолжать работу над древесноугольными установками в целях создания конструкции, способной работать на крупном угле.

Для широкого и быстреего внедрения газогенераторных автомобилей в народное хозяйство, по нашему мнению, необходимо провести следующие мероприятия:

1. Обратит особое внимание на производство и снабжение потребителя запасными частями как к газогенераторным установкам, так и



Местное население с радостью встречало участников пробега

автомобилем, которые должны быть переконструированы для работы на газе.

2. Организовать выпуск в большом количестве популярно-технической литературы, плакатов и других наглядных пособий по газогенераторным автомобилям и тракторам.

3. В связи с неудовлетворительной эксплуатацией газогенераторных автомобилей на местах, что нередко приходилось наблюдать участникам

пробега, необходимо широко организовать работу по подготовке кадров водителей, механиков, техников, инженеров, знающих газогенераторное дело. Такую подготовку надо организовать как в специальных школах, так и путем введения курса транспортных газогенераторов в автошколах и техникумах общего типа.

Следует иметь в виду, что уже в 1939 г. стране потребуются многочисленные кадры газогенераторщиков.

ГODOVОЙ ПЛАН ВЫПОЛНЕН ДОСРОЧНО



Шофер-стахановец т. Гринченко сделал на автобусе ЗИС 83 тыс. километров без ремонта

Пятигорская автобаза Крайавтотранса в 1938 г. должна была сделать более 7 миллионов пассажиро-километров.

Результаты работы 1-го квартала были крайне неутешительными. База не выполнила плана и пережала 2 т горючего.

Во 2-м квартале в автобазе серьезно занялись регулировкой карбюраторов, значительно улучшили профилактику и ремонт машин, крепко ударили по тем, кто пытался под предлогом «отсутствия хорошей резины» снизить коэффициент использования машин на линии, более оперативно и культурно стали обслуживать пассажиров.

Результаты сразу сказались. Прорыв 1-го квартала был ликвидирован, план 2-го квартала выполнен.

В 3-м квартале автобаза работала по стахановски, что дало возможность поставить вопрос о досрочном выполнении годового плана пассажирских перевозок к 21-й годовщине Октябрьской социалистической революции. Рабочие и ИТР в октябре вызвали на социалистическое соревнование по выполнению годового плана Ежово-Черкесскую

и Ворошиловскую автобазы.

В результате стахановской работы, использования внутренних ресурсов 15 октября Пятигорская автобаза выполнила план пассажирских перевозок на 101,1%, а к 5 ноября годовую план по автобазе в целом (включая грузовые перевозки) на 100,2%. Себестоимость снижена по автобусам на 8,6%, по такси — на 4,9%. За 10 месяцев автобазы сэкономлена 5 т горючего.

Стахановцы автомастерских и гаража показали образцы социалистического отношения к труду. Шофер Л. Гринченко сделал пробег на автобусе ЗИС 83 тыс. км без среднего и капитального ремонтов (25% установленного плана). Шофер сделал 51 тыс. км на машине ГАЗ-АА без среднего и капитального ремонтов. Бригадир-мон-



Бригадир-монтажник моторного цеха т. Янчинов выполняет план более, чем на 200 проц.

тажник моторного цеха А. Янчинов выполняет норму более, чем на 200%.

В автобазе сейчас много стахановцев: шоферов — 74%, рабочих капитального ремонта — 80%, кондукторов — 79%.

Н. Баранов

Ворошиловский мотокросс



Б. АБРАМОВ

Фото М. Прехнера и В. Довгяло

Оборонное значение мотоциклетных кроссов велико. Кроссы вырабатывают у спортсмена все качества, необходимые военному водителю, — быструю ориентировку, смелость, выносливость, решительность, высокое мастерство вождения мотоцикла в самых разнообразных и трудных условиях бездорожья.

Не случайно из всех видов моторованных кроссов наиболее популярны у спортсменов и наиболее любимы советской молодежью.

★

Со всех концов необъятной страны съезжались в Москву молодые патриоты — советские мотоспортсмены.

20 городов выставили на старт кросса имени первого маршала Советского Союза парком обороны тов. К. Е. Ворошилова своих лучших кроссменов и мастеров больших скоростей.

Спортсмены Москвы, Ленинграда, Киева, Баку, Минска, Тбилиси, Ташкента, Сталина, Иванова, Горького и других городов участвовали в этом кроссе, проведенном Центральным авто-мотоклубом СССР 30 ноября в районе станции Пянерной.

Дистанция кросса общим протяжением 96 километров была выбрана исключительно удачно.

Крутые подъемы и спуски, броды, размытые глинистые дороги, целина, «коварные» лесные тонкие тропы — вот чем изобилует путь мотоциклиста. Всколых рода препятствия — вот чем встречались на трассе гонки. Неожиданный резкий поворот, частый кустарник, внезапно загромождающий намеченный маршрут, заставляющие буксовать, — все это давало широкий простор для проявления мастерства вождения, находчивости, изобретательности, мужества.

★

Над местом старта и трассой гонки реют самолеты. То высоко поднимаясь и демонстрируя фигуры высшего пилотажа, то спускаясь так низко, что можно разглядеть лица пилотов, отважные летчики приветствуют мотоспортсменов и многочисленных зрителей.

Стартуют по трое, с интервалом в 30 секунд. Открывает гонку «старший» класс — мотоциклы до 750 куб. см.

Здесь на Тизах и ПМЗ лучшие представители советского мотоспорта. Почти каждый из них имеет одинаковые шансы на выигрыш. Все они закалены в спортивных

боях, все они не раз встречались друг с другом. Всем им знакомы и радость побед и горечь поражения.

Вот Петр Гусakov. Всего лишь два месяца назад этот отважный спортсмен — летчик, парашютист завоевал почетное звание чемпиона СССР по мотокроссу. Но рядом с ним стартует чемпион страны в 1937 году Л. Потани. Не сможет ли он новой победой вернуть утраченное первенство? А братья Александр и Виктор Кулаковы — русские богатыри, чей физической силой, тренированности, пылкою позавидуют многие боксеры и штангисты. Об их высоком мастерстве говорить не приходится. Виктор — чемпион страны по мотоспорту, Александр — рекордсмен.

Но за ними стартует Евгений Грингаут. Неоднократный чемпион и рекордсмен СССР, он полнейший виртуоз кроссовой езды. Его головному трюку на мотоцикле изобретены все любителями мотоспорта. Это настоящий ас мотоцикла. Он несомненно выйдет «сухим» из бродов и наиболее легко преодолевает все каверзные места кросса.

Но А. Симеонов, И. Кривошеев, В. Томасов — они не раз и не два оставляли за собой многих «мастителей».

★

Двадцать три мотоциклиста рванули со старта. С первых же километров между ними разгорелась острая спортивная борьба.

Голову гонки заняла группа из Е. Грингаута, П. Гусакова, братьев Кулаковых, Кривошеева и Потани.

Почередно лидируя гонку, они уже к концу первого круга намного ушли от всех своих «противников».

Но не унывают и отстающие. В такой гонке почти неизбежны проколы, падения, обрывы цепи. Даже 10-минутная остановка лидера может значительно изменить шансы каждого спортсмена.

Тем и важен и ценен кросс, что только сочетая быстроту с расчетливым вождением, сберегая машину и равномерно распределяя силы, можно добиться успеха.

Закончен первый круг. В группе лидеров осталось три мотоциклиста: П. Гусakov, А. Кулаков и Е. Грингаут. За их упорной борьбой с интересом наблюдали многочисленные зрители двадцати населенных пунктов, расположенных по трассе кросса.

Не повезло Грингауту. Продираясь сквозь густой кустарник, низко пригнув голову к рулю, он не заметил



В лесу. Киевский спортсмен К. Ровинский только что миновал указательный знак. Он осторожно «прощупывает» ногами полную неожиданностей лесную тропинку.

стофа дерева. Ударившись о ствол, Грингаут вывихнул большой палец правой руки. Боль заставляла снижать темп гонки.

После длительной и упорной борьбы по всей дистанции победил чемпион СССР по мотокроссу П. Гусаков (Москва, «Спартак»), пройдя дистанцию на мотоцикле «Катамарго» за 3 часа 3 минуты 8 секунд. Этот заслуженный победитель на еще раз подтвердил свое высокое спортивное мастерство.

Второе место, несмотря на травму, удержал талантливый Евгений Грингаут (Москва, «Спартак»). Третье место сохранил А. Кулаков (Подольск, «Снайпер»).

Наибольшее количество участников (68) стартовало в классе советских мотоциклов до 300 куб. см. Наряду со знаменитыми людьми мотоспорта здесь наиболее полно была представлена молодежь.

«Фаворитами» знатоков и «болеющих» мотоспортом были испытанные в кроссовых встречах Е. Курьяков (Москва, «Спартак»), И. Кириллов (Москва, «Металлист»), отличный спортсмен А. Красовский (Москва, «Спартак»), А. Мустейкис (Ленинград, «Зенит»), А. Непшел (Москва, «Спартак»), М. Громыкалин.

Трудно было ожидать, по мнению знатоков, что победителем этого исключительно сложного соревнования окажется спортсмен, не имеющий опыта международных встреч, не выступавший на крупных всесоюзных соревнованиях.

Но не учли аналогии мотоспорта успехов быстро растущей молодежи, так внушительно продемонстрированных на недавно разыгранном первенстве СССР по мотоспорту. «Молодежь не только оказывала упорное сопротивление признанным мастерам, но в очень многих случаях вышла победительницей», — писал в «Правде» Герой Советского Союза, комбриг В. П. Чкалов в статье об итогах первенства СССР по мотоспорту.

Так случилось и в Ворошиловском мотокроссе. Впервые выступавший на всесоюзном соревновании Виктор Соковиков (Ижевск, «Зенит») в отличном боевом стиле выиграл трудную гонку у своих многочисленных серьезных конкурентов.

Хорошая физическая подготовка, отличное знание материальной части, воля к победе помогли молодому мотоспорсмену Виктору Соковикову завоевать почетное звание победителя кросса имени К. Е. Ворошилова. Он шел на мотоцикле Ижевского завода ИЖ-8. Его время 3 часа 36 минут 49 секунд. На втором месте — В. Веретилюкко (Минск, РККА).

★
12 лучших мотоспортсменов страны выстроились на старте. Советские недавно почти все они встречались на всесоюзном кроссе первенства СССР в Киеве. Там способная спортсменка Н. Невструева (Ижевск) завоевала звание чемпионки страны, заняв первое место в кроссе. Ближайшими за ней были Зинаида Старостина (Москва, «Спартак»), В. Лесная (Баку, Авто-мотоклуб) и Н. Добжинская (Ленинград, «Зенит»).

Но Старостину и Добжинскую в Киеве преследовали неудачи, паде-



Мотоспортсмен Ю. Бусоргин (Москва, «Спартак»), неудачно выступавший на Ворошиловском мотокроссе, встал рванули на обьемосковском кроссе

ния, аварии. Они вышли на старт Ворошиловского кросса, мечтая о рвануле.

Сменившая после первенства СССР 1938 года мощный тяжелый ИМЗ на легкий ИЖ-8, Анна Мешалова вошла в класс крутыхтакных, и в первом же большом соревновании вышла победительницей. Выигрывшем кросса имени первого маршала страны Анна Мешалова еще раз показала, что она вполне заслуженно носит звание чемпионки и рекордсменки СССР.

Намного опередив своих одноклассниц, А. Мешалова прошла дистанцию (один круг — 43 километра) за 2 часа 26 минут 21 секунду. Второй финишировала Н. Добжинская, и на этот раз не избежавшая аварии. У нее загорелся мото-

цикл, она самостоятельно ликвидировала огонь, потеряв много драгоценного времени. На третьем месте — Л. Ефремова (Москва, «Медик»). Отлично вывавшая старт, лидировавшая первую часть гонки Зинаида Старостина из-за неоднократных обрывов цепи заняла лишь пятое место.

Многода не благоприятствовала соревнованиям. Мокрый снег, временами мелкий град усложнили и без того нелегкий путь кроссменов. Часть пути все участники проходили в противозапах. Не надо забывать, что кросс был закрытым, т. е. трасса его не была предвительно известна участникам. Все это дает право считать результаты, показанные победителями, высокими.

★

Центральный авто-мотоклуб СССР справился со всеми серьезными трудностями организации подобных больших соревнований.

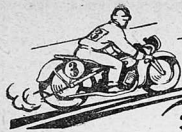
К сожалению, большой спортивный праздник был несколько омрачен неудовлетворительной работой судейской коллегии. Заседание коллегии, состоявшееся по окончании кросса, проходило в недопустимой обстановке споров, брани и криков. Многие судьи отсутствовали. Некоторые судьи, стоявшие на одном и том же участке кросса, давали совершенно противоречивые одно другому показания о прохождении гонщиков. Отсутствовали необходимые документы.

Результаты такой работы не замедлили сказаться. Некоторые гонщики, не закончившие дистанции, были спеша объявлены... победителями (Шубочкин). Отлично прошедший весь кросс Евгений Грингаут был дисквалифицирован за якобы неверное прохождение условно завершенной зоны.

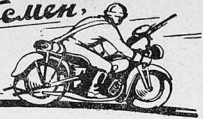
Только вмешательство общественности и прессы заставило судейский аппарат изменить ошибочно принятые решения.



А. Новиков (Москва, «Медик») идет через брод свой легкий ИЖ на руках



Сегодня — спортсмен, Завтра — боец



ГОВОРЯТ УЧАСТНИКИ КРОССА



последнего «противника» и финишировал первым.

На всех видов мотосоревнований я больше всего люблю кроссы. Уверенно и умело мы ведем свои машины на родной земле. Но пусть знают враги, что ворошиловские мотоциклисты так же смело и уверенно проявят свое мастерство на территории тех, кто осмелится напасть на священную советскую землю.

**Рекордсмен СССР
П. Гусаков**



ПУСТЬ ЗНАЮТ ВРАГИ...

После соревнований на первенство СССР, где я получил почетное звание чемпиона, мне, откровенно говоря, не хотелось проигрывать Ворошиловский кросс.

Получив по жеребьевке неудачный первый номер, я фактически должен был прокладывать путь никому неизвестной трассы кросса.

Я все время чувствовал за спиной своих сильнейших «противников»: Грингаута, Потани, Кривошеева, братьев Кулаковых и Симонова. Во время прохождения первого круга я несколько раз сбивался с дороги, теряя много времени, уступая лидерство Грингауту и Кулаковым.

В конце первого круга, после очень крутого подъема, дорога шла лесным массивом и была выбитой, глинистой и скользкой. Здесь мне удалось оторваться от «конкурентов». Помогло мне особое приспособление на обоих колесах моей машины (шпиль конструкции Н. Заревского). После этого меня преследовали лишь один В. Кулаков. Взяв максимальный темп, я ушел вперед от

сквозь густой кустарник. Преодолевая его, я вдруг почувствовал резкую боль в правой руке. Я не заметил дерева, ударился рукой о ствол и вывихнул большой палец. Это заставило меня сбавить темп гонки. Все же мне удалось занять второе место.

Два слова об участии женщин в кроссах. Женщины могут и должны принимать участие в кроссах, но дистанция для них должна выбираться облегченная; не укороченная, как это обычно делается, а именно облегченная. Трасса последнего кросса была явно трудна для большинства участниц и могла вредно отразиться на их здоровье.

Я с нетерпением жду следующей встречи с мастерами мотоспорта.

**Рекордсмен СССР
Евгений Грингаут**



ЖДУ СЛЕДУЮЩЕЙ ВСТРЕЧИ

Хотя я и не занял первого места, за которое упорно боролся, но результатом кросса доволен. Ворошиловский кросс был очень интересен.

В лице П. Гусакова, моего одноклубника, я встретил достойного соперника. На этот раз счастье было на его стороне. В спорте надо уметь не только выигрывать, но и спокойно относиться к проигрышу.

В конце первого круга со мной произошло неприятный случай: обошла всех своих соперников и низко наклонившись к рулю, я решил проворваться

На 20 километре у меня заглох мотор. Потеряв очень много времени на устранение дефектов, я вновь отправилась в путь. Затем неудачи последовали одна за другой. Восемь раз я вынуждена была слезать с седла. Это и решило для меня исход гонки.

**Чемпионка СССР
Н. Невструева**

НЕ ПАДАЮ ДУХОМ

Вся наша семья — мотоспортсмены. В Ворошиловском кроссе нам не повезло: Сергей заболел и не смог участвовать, а меня постигла авария. У моей машины развернулись гайки соединения вилки с рамой. Только это поменяло мне занять классное место. До этой аварии я долго шел вперед многих спортсменов, оказавшихся на первых местах.

Но я не падаю духом. Неудача заставит меня быть внимательнее, еще больше работать над машиной.

Победа радует, поражение вселяет «спортивную злость», а это несомненно — залог будущих успехов.

А. Бучнин



МОТОР ЗАГЛОХ...

Недостаточная подготовка машины (я узнала о соревнованиях только за 10 дней до него) сыграла основную роль в моей неудаче. Я поехала в Москву на соревнования на необкатанной машине.

Больше половины дистанции я шла очень удачно, впереди многих.



ГОТОВ К ЗАЩИТЕ ОТЕЧЕСТВА

Участвовать в мото-кроссе имени первого маршала Советского Союза нарком обороны К. Е. Ворошилова — большая честь для спортсмена. Каждый из нас знает, что кроссы и скоростные гонки отлично готовят к выполнению почетнейшей обязанности гражданина СССР — защите отечества.

Готовясь к Ворошиловскому кроссу, я ставил своей целью занять одно из классных мест. Это мне удалось. Что же способствовало моему успеху? В первую очередь — тщательная подготовка машины. Не было буквально ни одной детали, мимо которой я прошел бы, не проверив ее по несколько раз. Машина меня не подвела. Трасса кросса мне не показалась, как многим участникам, исключительно тяжелой. Правда, она не легка. Но я закончил дистанцию свежим, готовым пройти хотя бы еще круг.

Ренордемен СССР

А. Кулаков

НЕУДАЧА НЕ ОБЕСКУРАЖИЛА МЕНЯ

Мне удалось лидировать почти всю первую половину дистанции, но неожиданно меня постигло несчастье — обрыв цепи. Я потеряла пять-шесть авенев. Самым кустарным способом мне удалось исправить это повреждение. Но затем каждые три-пять километров мое «сприособление» соскакивало. На вынужденных остановках меня постепенно «доставали» оставшие «допарники».

Один раз счастье снова улыбнулось мне. Закрепив пень в пятый или шестой раз куском троса, мне удалось вырваться вперед. Удача вселила в меня новые надежды. Но вот у самого финиша, за 200 метров до конца трудной гонки... опять обрыв. Потеряв еще около полчасика, а вместе с тем и надежду на классное место, я все же решила довести гонку до конца. В результате я заняла только пятое место. Неудача меня не обескуражила.

Зинаида Старостина



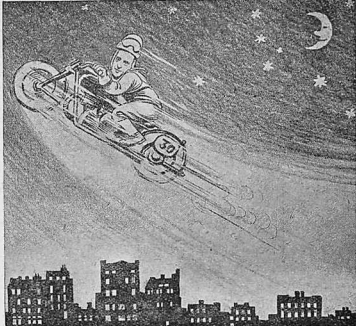
Я ФНИШИРОВАЛА ПЕРВОЙ

Я довольна своим результатом. Кросс был очень трудным, борьба была упорной. А чем острее борьба, тем приятнее победа.

Гонка сложилась для меня не совсем удачно. В самом начале дистанции меня обогли почти все участницы. Но это меня не встревожило. Я неплохо подготовила свою машину, составила для себя план гонки и решила от него не отступать.

Горячность в спорте часто вредит. Я это повторяла себе не раз. Эта истина подтвердилась и в кроссе имени славного наркома обороны СССР товарища К. Е. Ворошилова, — я финишировала первой, показав неплохое время.

Самым тяжелым местом для меня оказался крутой глинистый подъем в середине дистанции. Преодолев его с большим трудом, я почувствовала, что у меня резко нарушилось дыхание. Очевидно, подготовительная тренировка к соревнованиям была не вполне достаточной.



«Комета Шумиликина» в 1933 году
Дружеский париж М. Храпковского

Придется усилить занятия физкультурой.

Я рекомендую нашим мотоспорсменам обратить большее внимание на свою физическую подготовку.

Чемпионка и рекордсменка СССР
Анна Мешалова



нии я показал неплохие результаты.

«У нас есть признанные чемпионы, их и пошлем», — говорили руководители клуба.

Только вмешательство представителя Центрального авто-мотоклуба т. Постникова, находившегося в то время в Ижевске, дало мне возможность участвовать в крупнейшем мотокроссе.

Правду сказать, когда я ехал в Москву на Ворошиловский кросс и думал о встрече с лучшими мастерами страны, я не рассчитывал, что мне удастся занять первое место. Но машина не подвела, много помогла хорошая физическая подготовка — и я победитель кросса имени первого маршала страны!

Эта победа заставит меня еще больше работать.

Виктор Соколов

ВСТРЕЧА С МАСТЕРАМИ

Ворошиловский мотокросс был моим первым боевым крещением. До этого я не выступал в соревнованиях всесоюзного значения. Мои выступления ограничивались участием в кроссах и гонках, проводимых в Ижевске.

С большим трудом мне удалось попасть в Москву. Ижевский авто-мотоклуб исторически возмужал против моей кандидатуры, несмотря на то, что на отборочном соревнова-





УВЛЕКАТЕЛЬНОЕ СПОРТИВНОЕ ЗРЕЛИЩЕ

Впервые мне пришлось быть на всесоюзных соревнованиях по мотоспорту только зрителем. Из-за болезни выступать я не мог и приехал на кросс, чтобы посмотреть борьбу моих друзей — постоянных «противников» по соревнованиям.

Борьба была захватывающей и интересной. Мне редко приходилось видеть более увлекательное спортивное зрелище. Замечательное мастерство мотоспорта П. Гусаков и

Е. Грингаут проявили высокий класс вождения мотоцикла в исключительно трудных условиях. Их волевые качества — решительность, смелость, вызвали вполне заслуженные овации зрителей. Победил т. Гусаков. Но из этого не следует делать вывода, что это неизменно. Оба они достойные соперники. Пусть «дерутся» на шоссе и в кроссе, в такой борьбе совершенствуется мастерство.

Очень доволен я успехами своего ученика брата Александра. Правда, он не занял классного места, но его поездка, умение владеть машиной в сложной обстановке, хладнокровие, быстрота ориентировки и настоящий спортивный дух несомненно сделают его в недалеком будущем опасным конкурентом нашим лучшим спортсменам.

Мне хочется отметить выступление на кроссе заслуженного мастера спорта тов. П. Савостьянова, «старика», как все мы его дружески называем. При его солидном возрасте закончить тяжелый стокилометровый кросс и уложиться в норму — дело

серьезное, горящее о молодом спортивном элитизме «старика».

Поздравляю своих товарищей по мотоспорту с большим успехом!

**Ренессанс СССР
Сергей Бучин**

ПОЧЕМУ ПРОИГРАЛИ МНОГие СПОРТСМЕНы

Пронгряш на Ворошиловском моторкроссе ряда отличных кроссоватов-москвичей: Громыхалина, Красовского, Кудрякова, А. Бучина и других объясняется по-моему следующим: кросс, как наиболее трудный вид мотоспорта, требует не только особых личных качеств, выносливости, высокого мастерства вождения, но и исключительной подготовленности материальной части.

Условия, в которых идет подготовка мотоциклистов к ответственным соревнованиям, у нас, в Москве, ненормальны.

Отсутствие элементарных приборов, инструментов, запасных частей и помещения для работы над машиной заставляют даже технически грамотных спортсменов кустарничать и терять массу лишнего времени и под-



час портить отдельные детали мотоцикла.

Это возмущительно положение может быть ликвидировано, если Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта и Центральный авто-мотоклуб СССР решительно пересмотрят свое отношение к важнейшему виду оборонного спорта.

Давно пора перейти от слов к делу. Нам нужна образцовая техническая база. Нам нужны внимание и помощь. Довольно деклараций и обещаний!

**Конструктор мотоциклов
О. Кучеренко**

НОВАЯ ПОБЕДА ГУСАКОВА

Московский моторкросс

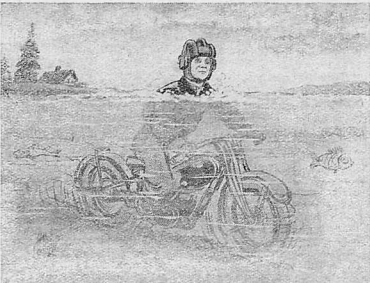
Как и следовало ожидать, выиграли опытнише. В классе советских

мотоциклов до 750 куб. см почти без борьбы победил снова одержал П. Гу-

саков («Спартак»), пройдя 56 км кросса (2 круга) за 2 часа 00 мин. 55 сек.

Лучшее время дня на этот раз было в классе двухтактных машин. Ю. Бусоргин («Старт») на ИЖ-8 занял первое место в своем классе. Его время — 1 час 58 мин. 37 сек.

Неожиданностью закончилась гонка у женщин. Уверенно пройдя всю дистанцию, Н. Андросова («Спартак») казалось должна была легко выйти победительницей. До финиша оставался 1 километр. Но на этом километре был брод. Он-то и «похоронил» победу Андросовой. Л. Ефремова («Медик»), удачно использовав ошибку своей опасной конкурентки, вышла победительницей, пройдя дистанцию (один круг — 28 км) за 1 час 37 мин. 30 сек.



Петр Гусаков берет очередной брод Дружеский шарж М. Храковского

Всесоюзный Ворошиловский моторкросс отчетливо показал, что только исключительно опытным мотоспортсменам, искусным в тяжелой кроссовой борьбе, удастся справиться с глубокими бродами, крутыми холмами, глинистыми дорогами и другими труднопроходимыми местами. Для новичков-мотоциклистов необходимо подобрать более легкую трассу.

Московский комитет по делам физкультуры и спорта не учел этого. Выбранная им трасса кросса, проведенного 6 декабря 1938 г., была явно не под силу большинству молодых участников, в основном спортсменам-первогодникам.

Уже первый глубокий брод заставил многих начинающих мотоспортсменов отказаться от дальнейшей борьбы.

НОВЫЕ ПРАВИЛА УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

Внутригородской транспорт Москвы быстро растет. Каждый день на улицах столицы появляются десятки новых прекрасных советских автомобилей М-1 и ЗИС-101, автобусы, троллейбусы. Значительно расширяются улицы как в центре, так и на окраинах, создаются новые широкие магистрали больших скоростей.

По решению Экономсовета СНК СССР большинство грузовых автомобилей переведено на ночную работу. В дальнейшем будет запрещено дневное движение и грузового транспорта.

Все это дает возможность увеличить скорость движения пассажирского транспорта, что и предусмотрено в новых правилах уличного движения, которые утверждены Президиумом Московского Совета и введены в действие с 1 января этого года.

Новые правила уличного движения предусматривают для легковых автомобилей и мотоциклов скорость движения до 50 км в час вместо 40, для автобусов и троллейбусов до 40 км в час вместо 30, для грузовых автомобилей 35 км в час.

Особое внимание в этом году будет уделено техническому состоянию городского транспорта. Если до сих пор осмотр автотранспорта практиковался только при выпуске его из парков на линию, то теперь вводится обязательный осмотр машин при смене водителей на линии.

Серьезнейшее внимание будет уделено автоматическим регуляторам движения. Сейчас на перекрестках Москвы установлено лишь около 200 автоматических светофоров, что явно недостаточно. Но недавно вступила в строй новая автоматическая станция отдела регулирования уличного движения, которая насчитана на управление 1000 светофоров. Увеличится также число постов милиции, регулирующих движение.

Коллектив гаража Красноярского машиностроительного завода, которым руководит выдвигенец стахановцы, добился безаварийной работы, значительной экономии горючего (более тонны за квартал) и немалого перепробега резины.

Безаварийная работа машин, сокращение случаев травматизма обеспечивается ежедневной проверкой системы тормозов и рулевого управления. Экономия горючего — результат систематического наблюдения за работой карбюраторов, хорошо налаженной тарировки жиклеров.

Профилактический ремонт машины производит-

ся в строго установленные сроки, что удлиняет их межремонтный пробег. Так, например, водитель т. Бухариков на автомобиле ЗИС-5, отнесенном по своему техническому состоянию к третьей категории, прошел без ремонта 60 тысяч километров и машина вполне годна к дальнейшей эксплуатации.

Шоферы тщательно изучают маршруты следования машин. Своевременно подготовляются погрузочно-разгрузочные площадки, что сокращает вынужденные простои машин на линии, дает возможность сделать больше количество рейсов. Гараж выполняет план на 100%. Значительно улучши-

лись жилищно-бытовые условия работников. Шоферы-стахановцы т. Куцев и Сербаев построили себе дома, стахановец Орлов приобрел мотоцикл.

Оживилась и массово-политическая работа. Шоферы посещают различные курсы, школы и кружки. Технической учебой охвачено 28 чел.

Руководители гаража и общественные организации должны добиться в этом году устранения еще имеющихся недостатков — наладить точный учет работы водителей, если возможно, перевести гараж на хозрасчет.

И. Орлов

Красноярск.

25 ТОНН ГРУЗА НА АВТОМОБИЛЕ

Из Магадана на строительство обогатительной фабрики в район реки Берельх нужно было срочно доставить мощный локомобиль весом в 25 т.

Перевозка локомобиля с помощью трактора отняла бы слишком много времени. Водитель — стахановец Магаданской автобазы т. Новиков пред-

ложил перевести локомобиль на грузовом автомобиле.

По указанию т. Новикова рама ярославской трехосной машины была увеличена. На ней установили локомобиль и через 6 дней т. Новиков благополучно доставил свой груз по назначению.

На протяжении 600 км водителю пришлось преодолеть четыре горных перевала, много крутых подъемов и спусков. Тем не менее машина т. Новикова находится в хорошем техническом состоянии. До этого она прошла без ремонта 150 тысяч километров.



Грузовые автомобили ЗНО на ледниках Эльбруса на высоте 4 000 метров над уровнем моря
Фото В. Руйкович

УВЕЛИЧЕНИЕ КОЛ- ХОЗНОГО АВТОПАРКА

Парк колхозных автомобилей в Киргизской ССР непрерывно растет. Автомобиль в колхозе получил широкое распространение. Многие сельскохозяйственные артели сейчас имеют по 2—3 машины. Управлять этими сложными машинами научились тысячи колхозников.

Спрос на автомобили велик. Летом этого года на склады Сельхознаба прибыло для колхозов 70 грузовых автомобилей марки ГАЗ, которые были быстро раскуплены.

ОТЧЕТ О ПРОБЕГЕ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В ближайшее время будут изданы два тома технического отчета, которые подводят итог большой научно-исследовательской работе, проведенной инженерами, конструкторами и контролерами в газогенераторном пробеге, состоявшемся осенью 1938 г.

В отчете дано подробное описание конструкции газогенераторных автомобилей, участвовавших в пробеге, состояние отдельных узлов и деталей машин после пробега, многочисленные эскизы, чертежи, рисунки и фотографии.

ШОФЕР-ПРОФЕССИОНАЛ В АВТО- МОТОКЛУБЕ

Многие авто-мотоклубы грубо недооценивают работу с шоферами-профессионалами и инженерами-техническими работниками автомобильного транспорта. Между тем, задачи развития спортивно-оборонной работы в авто-мотоклубе выдвигают необходимость широкого вовлечения в клубы водителей и командиров автотранспорта.

Центральный авто-мотоклуб СССР должен поставить перед всеми авто-мотоклубами, как одну из основных задач, привлечение в число членов клуба шоферов, техников и инженеров автотранспорта.

Это необходимо для того, чтобы организовать тренировку водителей высокого класса, водителей-спортсменов, умеющих водить машины в разнообразных условиях.

К авто-мотоклубам должны быть предъявлены конкретные требования: проводить тренировочные и спортивные пробеги на легковых и грузовых машинах в условиях колонны, кроссы по пересеченной местности, соревнования как в дневное, так и в ночное время, вводя в них элементы военизации (езда в противогазах, езда с потупленными или затемненными фарами, стрельба с холма и с моста, ориентировка по карте и без карты, езда по бездорожью, по льду и в горных условиях), а так-

же соревнования на экономичность, соревнования на лучшее знание правил уличного движения, соревнования на быстроту сборки и разборки отдельных узлов и агрегатов автомобиля.

Необходимо создать при авто-мотоклубах технические консультации по вопросам конструкции, эксплуатации, ремонта и обслуживания автомобилей, по вопросам уличного движения и др. с привлечением к этому делу высококвалифицированных активистов клуба из числа ИТР и работников Госавтоинспекции и ОРУДа.

Надо периодически устраивать вечера, доклады, лекции, беседы для профессионалов-шоферов по вопросам автомобильной техники и эксплуатации, экономии горючего, стахановского

опыта работы в гаражах, борьбы с авариями, работы автотранспорта в военное время и т. д., а также встречи с бойцами и командирами мотомеханизированных частей РККА с целью передачи опыта эксплуатации и обслуживания машин РККА в автомобильные хозяйства.

Руководители авто-мотоклубов должны обсудить вопрос о вовлечении шоферов-профессионалов в работу клубов на специальных заседаниях правлений авто-мотоклубов с участием руководителей Госавтоинспекции, профкома шоферов и военного ведомства и начать систематическую работу клуба с водителями, инженерно-техническими и командными кадрами автомобильного транспорта.

Б. 3.

СОРЕВНОВАНИЕ НА ЭКОНОМИЮ ГОРЮЧЕГО

Недавно в г. Ростове на Дону на шоссе Ростов — Новочеркасск состоялось автомобильное соревнование на экономичность горючего.

Каждый водитель получил специальный бачок с 2 литрами бензина, на котором должен был проехать возможно большее расстояние.

В соревнованиях приняли участие члены авто-мотоклуба и представители автохозяйств. Всего соревновалось 30 машины различных марок: ГАЗ-А, М-1, ЗИС-101, а также грузовые автомашины ГАЗ-АА и ЗИС-5. Сильный лобовый ветер и холодная погода несколько снизили технические результаты соревнования, но тем не менее ряд водителей продемонстрировал хорошую подготовку машины и неплохие качества вождения.

По группе легковых автомобилей М-1 первое место занял Т. Скворцов (шт. СКВ), прошедший 18,3 км. По группе легковых автомашин

ГАЗ-А первого места добился т. Богодылев, покрыв расстояние в 16,84 км.

Водитель т. Бакалов (гараж Обкома ВКП(б)) вышел победителем на легковом автомобиле ЗИС-101 с результатом 11,7 км.

В группе грузовых автомашин ГАЗ-АА первое место завоевал т. Петровский (гараж связи) — 12,4 км.

Необходимо отметить, что на этот раз Ростовский авто-мотоклуб хорошо подготовился к проведению соревнования. Автохозяйствам было заранее разъяснено положение о соревновании; жюри о соревнованиях, заключающим выданы бачки для проведения предварительных тренировок; четко работал судейский аппарат.

Нужно чаще проводить такие соревнования и их опыт внедрять в повседневную практическую работу.

Б. Хацневич

Ростов на Дону.



На автоучебном пункте Новороссийского городского комитета физкультуры

Фото В. Соловьева



„ДИВИЗИЯ ПЕРЕБРОШЕНА К ФРОНТУ“

В ознаменование 2-й годовщины Сталинской Конституции Саратовский авто-мотоклуб и обком союза шоферов провели военно-тактические походы на автомашинах и мотоциклах.

В походе участвовали лучшие водители автомашин, мотоциклисты-студенты Автодорожного и Финансово-экономического институтов и рабочие.

В задачу авто-мотоотряда входила

«современная переброска N-ской дивизии в район д. Идолга — Гатишево для подкрепления N-го корпуса».

В пути отряд безуспешно преследовала эскадрилья самолетов «противника». Встретившись с разведкой мото-мехачаст «врага», отряд опознал ее и прошел через «заряженную зону» в противоблогах. Свою задачу он выполнил — дивизию доставил своевременно и без потерь. Сов-

местными действиями с N-м корпусом она успешно завершила операцию.

По окончании боевых действий авто-мотоотряд получил приказ перебросить дивизию к высоте Трофимовской, Темная поч, непогода, плохая дорога не поколебали воли мотоциклистов и мотоциклистов, стремительно продвигавшихся с поставленным фармом. В полном составе без задержки и аварий отряд доставил бойцов на место.

Во время похода молодые мотоциклисты выполняли сложные задачи по разведке, походно-сторожевому охранению и связи.

Саратовские автомобилисты и мотоциклисты готовы сменить руль гражданских автомашин и мотоциклов на руль танков и броневтомашин и заштырить свою прекрасную родину от любого врага.

В. Передеев

ЗР №1 1939

БОРЬБА ЗА РЕКОРД

Всесоюзные автомобильные соревнования на установление рекордов СССР, проведенные в Киеве 21 сентября 1938 г., собрали на старте всего лишь четырех участников. Все четыре спортивные машины (три от Ленинграда и одна от Горького) реконструированы на базе ГАЗ-М-1.

В результате нескольких попыток в обстановке спортивной конкуренции между ленинградцами и горьковчанином А. Николаевым звание рекордсмена СССР по автоспорту завоевал Г. Клешев (Ленинград). Он прошел километр с хода за 25,13 секунд (средняя скорость 143,2 км в час). А Николаев остался на втором месте, проиграв ленинградцу около 2 секунд.

Второю попытку побить рекорд т. Николаев сделал 3 декабря 1938 г. в Горьком. Погода была исключительно благоприятна для установления рекордов — легкий штиль, отличная видимость.

При первой же попытке т. Николаев показал 25,13 секунды, точно повторил время всесоюзного рекорда Клешева (результат фиксировался по 6 специально выверенным секундомерам).

Последующие попытки в этот же день, а также 4 и 6 декабря не дали благоприятных результатов.

По мнению спортивного комиссара Я. Новикова, выезжавшего в г. Горький, т. Николаев недостаточку подготовил свою машину и ответственной гонке. Машина капризничала — плохо было отрегулировано зажигание, неудачно подобраны свечи.

Из-за неполадок машины не удалось провести заездов на позиции рекордов на 1 км с места и на 5 км с хода.

да, не были соблюдены — отсутствовал спортивный комиссар, секундомеры не имели паспорта класса точности и т. п.

Вторую попытку побить рекорд т. Николаев сделал 3 декабря 1938 г. в Горьком. Погода была исключительно благоприятна для установления рекордов — легкий штиль, отличная видимость.

При первой же попытке т. Николаев показал 25,13 секунды, точно повторил время всесоюзного рекорда Клешева (результат фиксировался по 6 специально выверенным секундомерам).

Последующие попытки в этот же день, а также 4 и 6 декабря не дали благоприятных результатов.

По мнению спортивного комиссара Я. Новикова, выезжавшего в г. Горький, т. Николаев недостаточку подготовил свою машину и ответственной гонке. Машина капризничала — плохо было отрегулировано зажигание, неудачно подобраны свечи.

Из-за неполадок машины не удалось провести заездов на позиции рекордов на 1 км с места и на 5 км с хода.

В номере:

Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, полковник А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ — Открывается новая страница блестящих достижений и побед	Стр. 1
Герой Советского Союза, депутат Верховного Совета СССР, комбриг [В. П. ЧКАЛОВ] — Год еще большего укрепления оборонной мощи	3
Герой Советского Союза, полковник А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ — За сильный и крепкий Осоавиахим	5
Н. Д. КИРПЕЧЕВ — Танки в Испании	7
Обращение совещания стахановцев автотранспорта Москвы	9
И. МАЛЬЦЕВ — водитель-стахановец. Взять от советского автомобиля максимум того, что он может дать	11
Ю. ГАВРИЛЕНКО, С. ТИМЕРЕВ, П. ПОЧУЕВ, И. БУКИН — Работать без аварий!	13
Инж. Ф. ФОМИН и инж. Д. СЕРГЕЕВ — Советские газогенераторные автомобили работают надежно	15
Н. БАРАНОВ — Годовой план выполнен досрочно	17
Б. АБРАМОВ — Ворошиловский мотокросс	18
Сегодняя — спортсмен, завтра — боец	20
Новая победа Гусачкова	22
Новые правила улочного движения	23
И. ОРЛОВ — Шоферы-стахановцы — руководители гаража	23
25 тонн груза на автомобиле	23
Б. З. — Шофер-профессионал в авто-мотоклубе	24
Б. ХАЦКЕВИЧ — Соревнование на экономии горючего	24
В. ПЕРЕДРЕЕВ — Дивизия перебросена к фронту	25
Борьба за рекорд	25

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ	Изд. Редакздат ЦС Осоавиахим СССР	Техред В. Сокольцов
Уполн. Мособлгорлнта А-4716	Сдано в производство 20/XII 1938 г.	Подписано к печати 21/II 1939 г.
Формат бум. 60×92	3 п. л.	Коллич. экз. в 1 п. л. 80.000
		Зах. изд.-ва 123
		Заказ 4540
		Тираж 70 000

Типография изд-ва «Крестьянская газета», Москва, Сушевская, 21